



CONTRAT DE RÉNOVATION URBAINE

GARE DE L'OUEST

STADSVERNIEUWINGS CONTRACTEN

TABLE DES MATIÈRES

ORGANISATION DE LA PUBLICATION
EQUIPE
MÉTHODE

A ANALYSE THEMATIQUE

0	Introduction: Regard territorial	p.12
1	Localisation du Contrat de Renovation Urbaine	p.21
2	Inventaire des opérations de rénovation urbaine et des projets des acteurs sectoriels et du privé	p.83
3	Cadre de vie	p.103
4	Logement - Population- Emploi	p.169
5	Patrimoine	p.201
6	Equipements	p.227
7	Environnement Sante	p.283

B DIAGNOSTIC

1	Synthèse	p.329
2	Modification du périmètre	p.335
3	Stratégies	p.341

C PROGRAMME

1	Projets d'opération	
2	Liste des immeubles/terrains concernés par le programme	
3	Opérations de requalification des espaces publics	
4	Opérations immobilières	
5	Amélioration de la qualité environnementale	
6	Actions socio-économiques	
7	Schéma directeur et calendrier annuel de réalisation - plan financier	
8	Tableau de synthèse	
9	Recommandations	

D ANNEXES

MATRE D'OUVRAGE:

Sylvie Lamy: Cabinet Vervoort (DRU et Feder)
Philippe Hainaut: DRU (directeur)
Raymond Hainaut: DRU (coordonateur Réalisation Urbaine)
Fabien Stevinn: DRU (gestionnaire CRUS)
Thierry Drouot: DRU (gestionnaire CRUS)
Yves Rouyet: BPS (responsable Développement Territorial, CRU...)

BUREAU D'ÉTUDES:

Association momentané 1010au - Taktik - Alive Architecture

Chefs de projet:

Thierry Kandjee (Taktik)
Petra Piermeiges (Alive Architecture)
Nadia Casabella (1010au)

Assistants chef de projet:

Rosa Vallina: architecte (1010au)
Simon Auperin: architecte (Taktik + Alive Architecture)

ORGANISATION DE LA PUBLICATION

Ce document est composé d'une collection de données (chapitre ANALYSE THÉMATIQUE) et d'un premier diagnostic (chapitre DIAGNOSTIC). Ces deux chapitres sont précédés d'une note concernant l'équipe ainsi que la méthode utilisée dans la collection de données.

A. ANALYSE THÉMATIQUE

Dans la première partie de cette publication, vous trouverez une analyse thématique du site distinguée en sept chapitres. Cette analyse est cadrée par un regard territorial du périmètre qui tient compte de son substrat paysager et des infrastructures qui s'y sont superposées.

A la fin de chaque chapitre, une synthèse présente des conclusions et des enjeux associés.

B. DIAGNOSTIC

Cette deuxième partie effectue un diagnostic basé sur l'observation urbaine. Elle est scindée en 4 chapitres.

1. Synthèse

Le premier développe une synthèse de l'observation urbaine et des enjeux associés au contrat de rénovation urbaine.

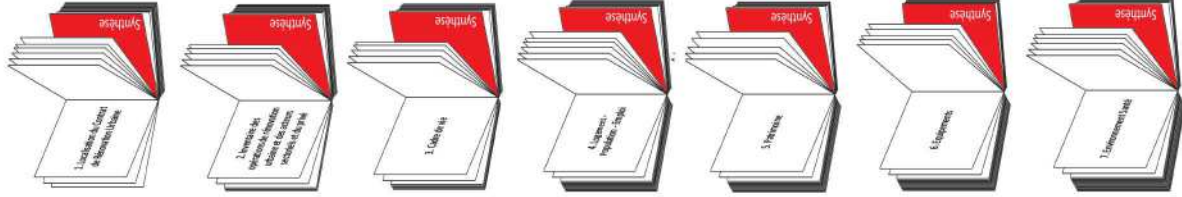
2. Extension du périmètre

Une proposition d'extension du périmètre initial est ensuite suggérée.

3. Stratégies

Des stratégies d'action sont ensuite proposées afin de répondre aux enjeux du site et pour que l'outil CRU soit le plus efficace possible.

A. Analyse thématique



B. Diagnostic



EQUIPE

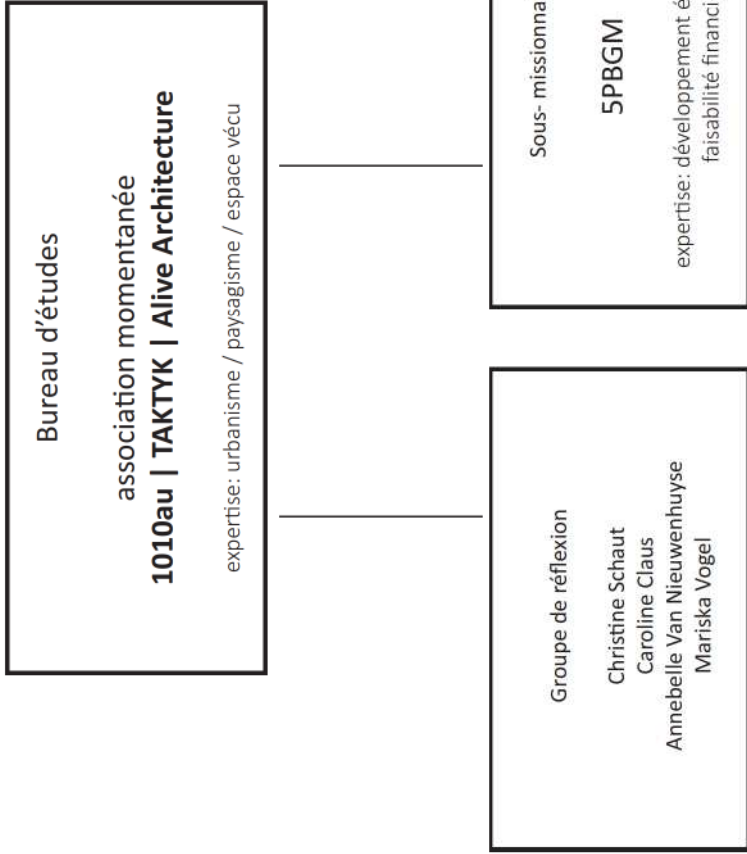
Le CRU propose une nouvelle façon d'envisager la rénovation urbaine à Bruxelles. Il convoque une approche transversale de la planification régionale qui tente de répondre à des priorités communales, des acteurs locaux avec des priorités régionales, dans des territoires de nature hétérogène et complexe. Comment construire une cohérence spatiale dans et au-delà des frontières administratives encore en place dans cette zone et en plus la doter d'une ambition métropolitaine?

L'approche que nous souhaitons mettre en place pour le CRU repose sur (1) une équipe multidisciplinaire principale ayant une expertise prouvée dans la conception et l'exécution de l'espace public, intégré par l'AM [association momentanée] 1010au + TAKTYK + Alive architecture; (2) 5PBGM en sous-traitance, qui conseillera l'AM dans les questions foncières et de (re) développement, en particulier ce qui concerne la faisabilité financière et la formation de coalitions innovantes; (3) un groupe de recherche, composé de praticiens et d'une académie, reliés entre eux par leurs intérêts pour les aspects socio-culturels de fabrication de la ville. Ce groupe est intégré par: Christine Schaut, Caroline Claus, Annabelle van Nieuwenhuise et Mariska Vogel. Caroline Claus et Mariska Vogel sont des artistes ayant une expertise dans la conception sociale qui ont déjà été impliquées dans des consultations concernant les appropriations temporaires dans la zone autour de la gare de l'Ouest. Annabelle van Nieuwenhuise est une figure locale, et prend en charge et / ou coordonne de nombreux projets culturels locaux.

Le processus de participation n'aura lieu qu'à partir de l'exécution du programme

pour chaque périmètre CRU et non lors de l'élaboration de celui-ci. Cependant, nous croyons qu'il est important de générer des échanges de connaissances entre plusieurs experts, tant locaux que régionaux, top-down comme bottom-up, le plus tôt possible dans le processus. Ils permettent de reconnaître, valoriser et entretenir l'expertise sociale active sur le site ou exogène à celui-ci. Voilà pourquoi nous proposons toujours de travailler avec un groupe de résonance... un groupe avec qui se promener à travers les rues de manière à créer des échanges informels qui permettront à l'équipe d'identifier une dynamique, des acteurs existants dans le périmètre qui restent normalement hors-vue des lieux plus formels ou constitués de l'aménagement du territoire. D'autre part, il se peut que des acteurs ou des processus nécessaires pour réussir cette transformation urbaine de grande échelle se trouvent en dehors des limites du périmètre d'étude : ce sera la tâche du groupe de résonance aussi, qui pourrait fournir l'expertise et les connaissances nécessaires pour garder un œil sur la dynamique au-delà de la zone d'étude.

Notre équipe multidisciplinaire souhaite développer des lieux inclusifs, et donc qualitatifs, en stimulant et en soutenant les acteurs existants (locaux ou non), y compris les propriétaires fonciers concernés et les promoteurs de projets. Nous croyons que pour réussir dans une entreprise de (re)développement urbain intégré, les acteurs devraient se joindre dès le début au processus généralement long et ardu de la négociation, dans un souci d'efficacité: penser une direction commune dès le début et identifier ce qui est déjà possible ou peut déclencher des synergies porteuses sur place.



MÉTHODE

Trois différentes méthodes nous ont permis de collecter les informations retranscrites dans l'analyse thématique:

- Collecte de données classiques
- Entretiens et récits
- Observations sur site.

1. Données

Une série de données nous a été transmise par les différents acteurs régionaux et locaux, ces données ont été complétées par des recherches numériques ou à travers des publications, ouvrages....

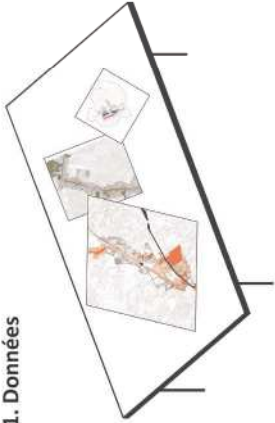
2. Entretiens & Récits

En plus des contacts reçu par le maître d'ouvrage, nous avons pris l'initiative de contacter de multiples parties-prenantes. Les acteurs que nous avons contacté sont: Infrabel, Beliris, STIB, IABR, L'équipe CRU5 (JNC), la commune de Molenbeek, la commune de Anderlecht, MSA, Community Landtrust, Recy-K, BXL mobilité, BXL protégé, BXL environnement, COOP, IEB, Bral, Molendabbel, Oxfam, asbl CRU, asbl La Vie, Ultima Vez, Casablanca et MAG 4.

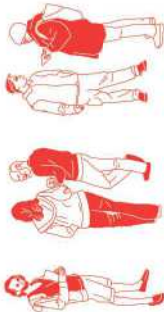
3. Observation directe

De multiples visites de terrain, en partie ou sur le périmètre total, nous ont permis de vérifier des données (ex: Oxfam n'est plus situé dans la halle Oxfam à côté de la station Beekant). Les visites nous ont également donné la possibilité d'observer les ambiances dans les multiples espaces publics et de rencontrer et d'échanger avec des acteurs sur le site pour mieux appréhender les usages et les problématiques. Enfin, à travers ces visites de site, nous avons repéré des bâtiments remarquables non mentionnés comme patrimoine.

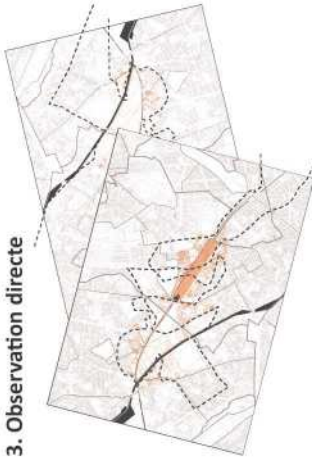
1. Données



2. Entretiens & Récits



3. Observation directe



ANALYSE THÉMATIQUE

INTRODUCTION

Regard territorial: 3 vallées, 3 paysages métropolitains émergents

Le périmètre du CRU nous invite à considérer 3 systèmes paysagers: la vallée ferroviaire, la vallée canalisée et la vallée cultivée. La vallée ferroviaire dont l'épine dorsale est la future promenade cyclo piétonne L28 traverse le périmètre du CRU. A l'échelle de la région la reconquête des talus et délaissés ferroviaires représentent une opportunité de repenser les futures maillages écologiques. La vallée canalisée borde la frange sud du périmètre, nous considérons le canal comme une infrastructure importante de mobilité active. La vallée cultivée connecte le futur parc de Ninove au parc du Scheutbos et à l'hinterland.

Nous utilisons le terme émergent pour signifier que ces 3 paysages ne font pas aujourd'hui l'objet de représentations partagées dans l'imaginaire collectif des Bruxellois. Nous utilisons le terme métropolitain pour reconnaître dans ces 3 vallées des supports et leviers importants de projets structurants au delà de l'échelle régionale. Nous considérons le CRU comme un moyen d'agir sur la rencontre de ces 3 paysages métropolitains émergents.

Vallée canalisée

Vallée ferroviaire

Vallée cultivée

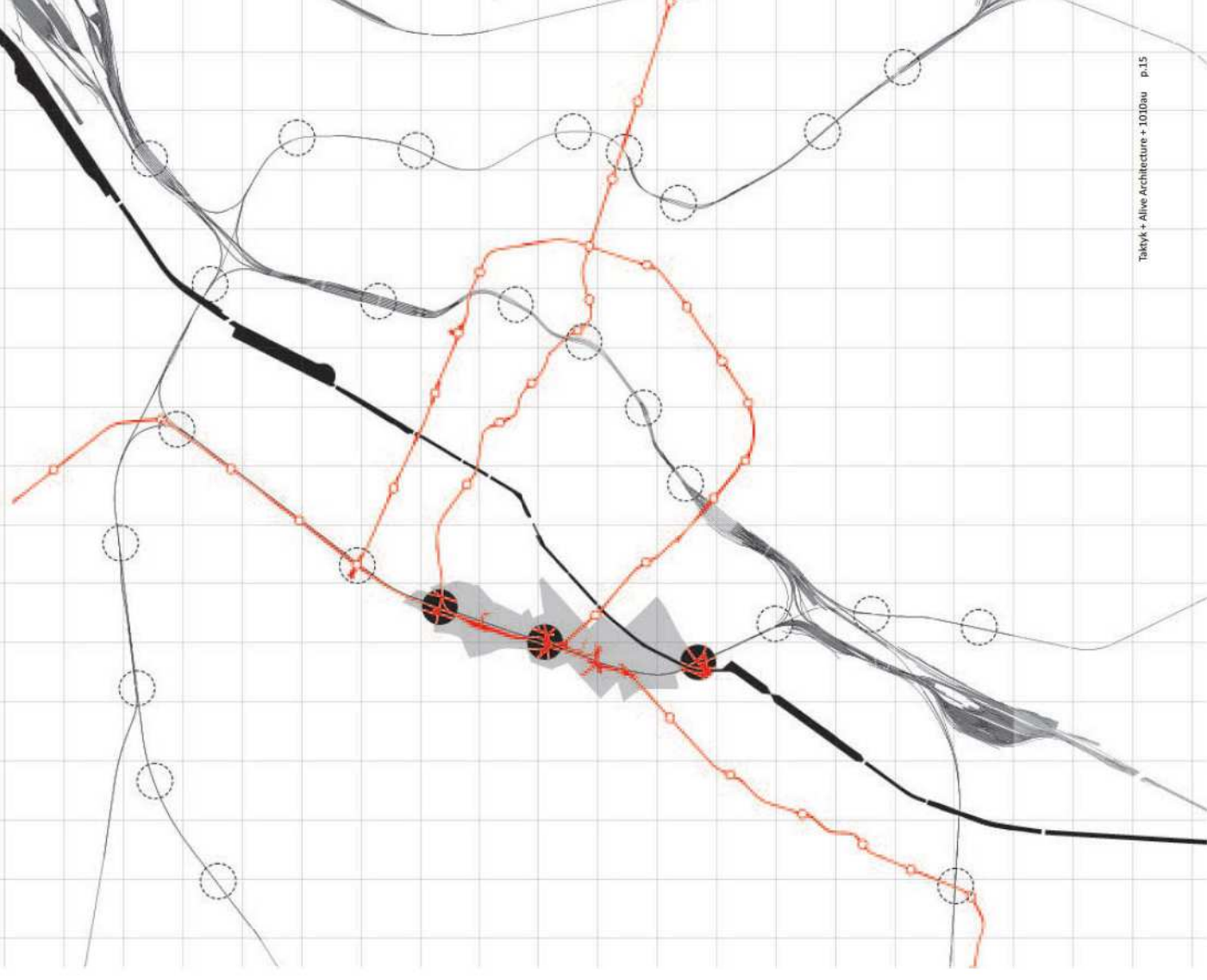
INTRODUCTION

Regard territorial: une série de HUBS enchaînés

La densité des arrêts des transports publics joignant le périmètre ainsi que la superposition de lignes ferroviaires (RER et métro) ferait rêver quiconque d'une vie urbaine très diversifiée et intense. A la limite, ce rêve a pris la forme d'un pentagone élargi à partir du bouclage du métro dès 2009, permettant de connecter les quartiers centraux de part et d'autre du canal. Aujourd'hui, aucune urbanité ne semble émaner de cette hyper-connectivité ou hyper-accessibilité (réf. étude de définition gare de l'ouest), l'urbanité est donc comprise comme une expérience cohérente de l'espace urbain, certes utilitaire mais également complexe. Les gens se tournent vers ces lieux car ils sont à la recherche de services spécifiques, non parce qu'ils les trouvent en passant.

Le destin du périmètre est à un moment critique. De nombreuses initiatives, menées par les acteurs publics et privés, vont le bouleverser pour de bon dans les années à venir. Quel est le potentiel de ces gares, non seulement comme lieux fonctionnels, mais en tant que lieux de centralité et d'intensité urbaine ? Quel pourrait être l'impact global sur le domaine public, sur la manière d'articuler des équipements existants et à venir dans un système cohérent ? Nous aimerions adresser cette transformation urbaine à travers la notion de HUB, qui contrairement au pôle n'est pas seulement un point d'échange intermodal mais également un point focal, un nœud dans le ré-

seau ainsi qu'un lieu, bref un pivot entre les dynamiques locales et régionales.









LOCALISATION DU CONTRAT DE RÉNOVATION URBAINE

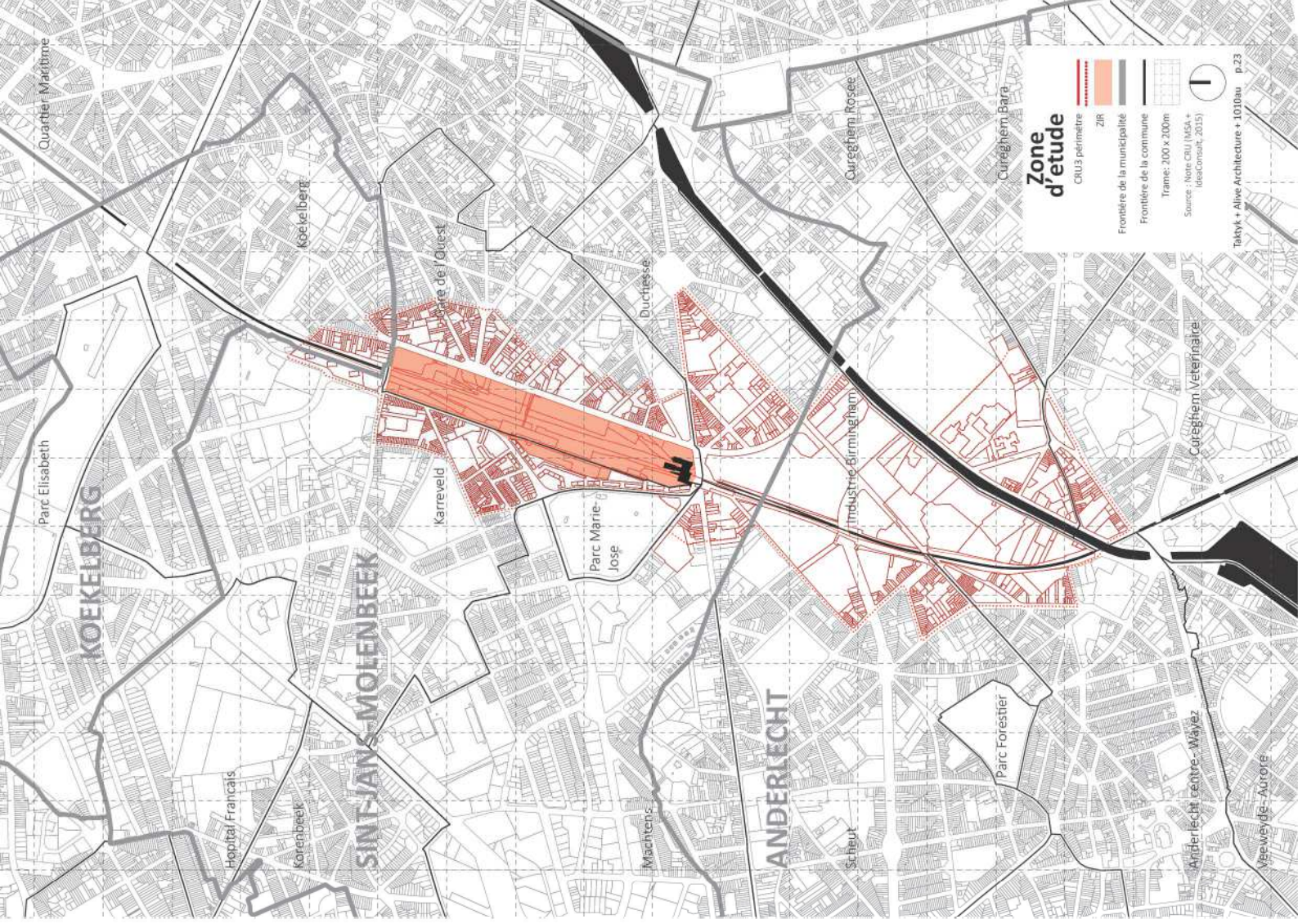
Dans ce chapitre nous allons examiner la situation existante de fait et de droit du périmètre ainsi que l'impact de sa localisation sur son ancrage physique et fonctionnel dans la zone extérieure et immédiate au périmètre : quelles sont les (dis)continuités physiques ou ressenties à l'intérieur de la zone d'étude ainsi qu'en lien avec les quartiers avoisinants ? Quels sont les points de concentration d'activités constituant des centralités ? Et quels types de connectivités souhaitons-nous favoriser lorsque nous évoquons les relations inter-quartier ?

ZONE D'ÉTUDE

Périmètre du CRU03

Le périmètre provisoire tel que défini par le Gouvernement se déploie sur les territoires des Communes de Molenbeek-Saint-Jean, Anderlecht ainsi qu'une partie de Koekelberg au nord. Ce territoire est traversé par deux espaces d'infrastructures majeurs : le tracé de la ligne de chemin de fer L28 et le Canal Bruxelles-Charleroi, qui perçant ce territoire depuis le 19^e siècle, générant encore aujourd'hui des ruptures difficiles à franchir. Il couvre également le site de la Gare de l'Ouest, identifié dans l'Accord de Majorité comme un des dix quartiers prioritaires à développer au cours de cette législature.

Les dimensions du périmètre sont 2.44 km x 1 km, et sa surface est de 108.15 ha au total, dont 13.05 ha occupées par le ZIR Ouest (ou 12 % de la surface totale). Le rapport surface bâtie et non bâtie équivaut à 1/3 et 2/3 (plus précisément, 37 % et 63 % de la surface totale).



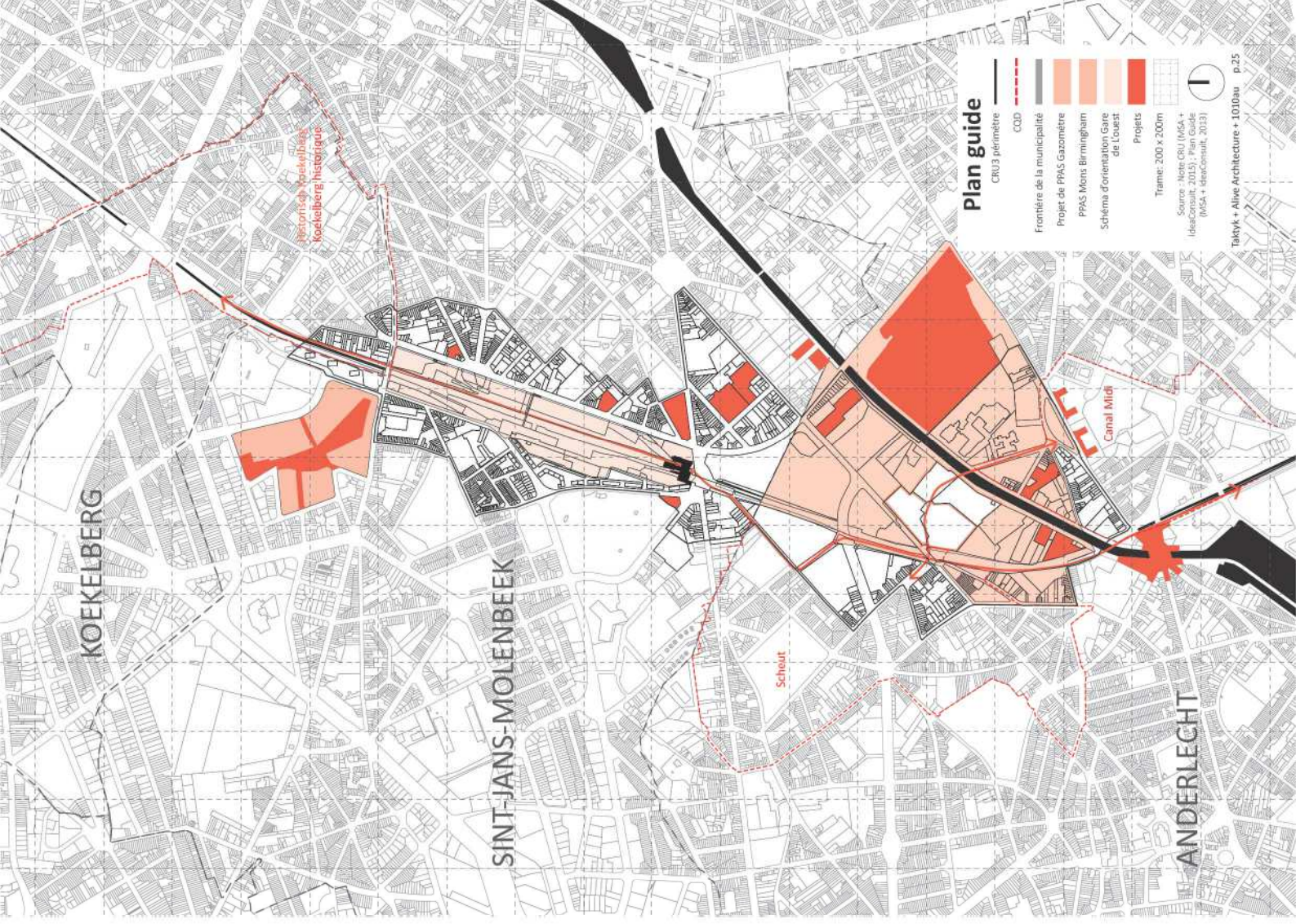
ZONE D'ÉTUDE

Cartes élaborées préalablement dans le Plan Guide

Dans le Plan Guide de la Rénovation Urbaine Durable (MSA & Idea Consult, 2013), on découvre une importante dynamique urbaine de transformation. Un certain nombre de projets de construction, le projet pour la L28 franchissant le Canal, ou encore des modifications d'affectation des sols de certaines parcelles. C'est le cas de la modification de ZIU (Zone d'Industrie Urbaine) en ZEMU (Zone d'Entreprises en Milieu Urbain). Cette modification ouvre la possibilité de réaliser un programme de logements combiné à des activités économiques et qui pourrait à l'avenir garantir une continuité urbaine, aujourd'hui inexistante, le long de la rue de Birmingham.

La carte page suivante reprise du Plan Guide permet d'illustrer des problématiques et des enjeux en lien avec la rénovation urbaine. On observe notamment que certaines zones font l'objet d'importantes transformations urbaines : le territoire du ZIR Ouest ainsi que les zones ZEMU Déméts et Bielebroeck. À partir de la carte, nous remarquons également l'importance octroyée à lier les quartiers morphologiques entre eux, en s'appuyant notamment sur le maillage vert ou piéton ou encore en ajoutant des ponts permettant le franchissement des ruptures existantes dans le tissu urbain. Pour finir, nous voudrions attirer l'attention du lecteur sur l'identification des polarités du territoire, placées le long des lignes ferroviaires, ce qui pointe leur rôle

de lieux d'échange intermodal. On y distingue tout particulièrement les arrêts métro (Osseghem, Beekant, Gare de l'Ouest, Jacques Brel et Delacroix) ainsi que l'ancienne gare de Cureghem. Mais ce terme de 'polarité' ne met pas suffisamment en avant des qualités urbaines comme la concentration d'activités ou encore l'imaginaire collectif qui les entoure. Nous avons donc introduit deux autres termes pour faire référence à ces polarités dans le territoire, tout en faisant une distinction entre centralités, ou points de concentration de services ou d'emplois, et hubs, représentant la promesse d'urbanité des arrêts TC, d'ancrage entre les dynamiques locales et celles régionales, mais qui est à ce jour encore absent.



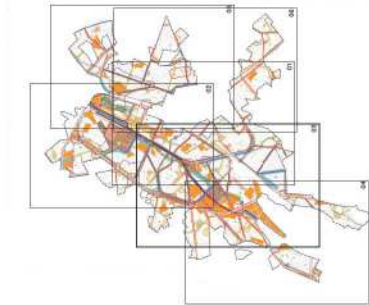
Plan guide

- CNU3 périmètre
- COD
- Frontière de la municipalité
- Projet de PPAS Gazomètre
- PPAS Mons Birmingham
- Schéma d'orientation Gare de Louvain
- Projets
- Trame: 200 x 200m
- Source : MSA (MSA + Idea Consult, 2013)
- MSA + Idea Consult, 2013

Plan guide
de la rénovation
urbaine durable

Etude relative à l'élaboration d'un Plan-guide
pour la rénovation urbaine durable à l'échelle
de la Région de Bruxelles-Capitale

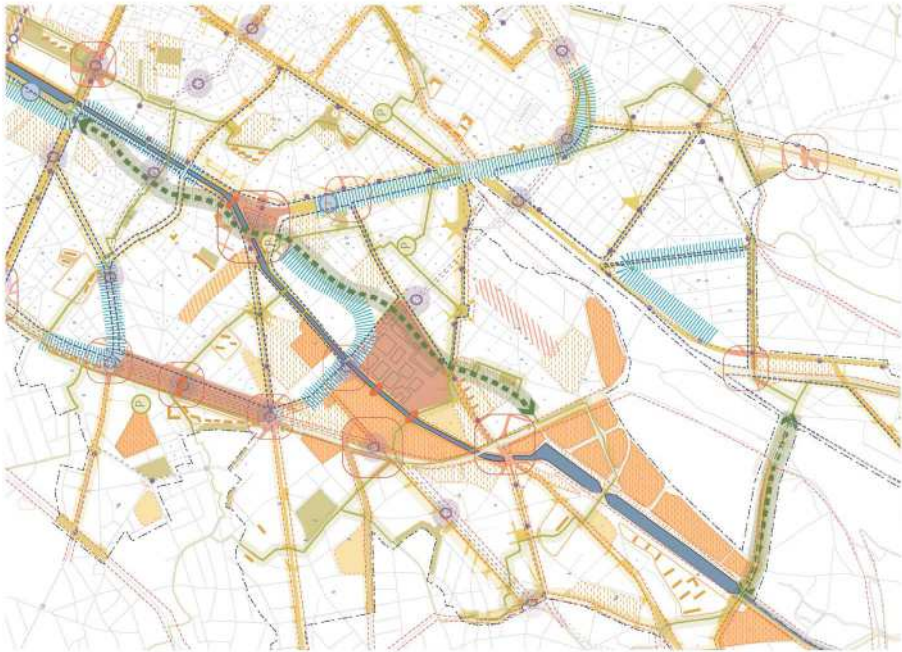
03



	Éléments existant	Éléments du projet
Quartiers morphologiques		
Quartier morphologique nécessitant une attention particulière (zones à développer, zones à rehabiliter, zones à restructurer)	X	
Ensembles de logements sociaux	X	
ZENU	X	
Mégarites	X	
Îlots non-développés	X	
Ilots à développer	X	
Ensembles primaires & secondaires à rénover	X	
Palatins à créer	X	
Interfaces		
Éléments de contact et de transition (zones à restructurer, zones à développer, zones à rehabiliter, zones à restructurer)	X	
Travaux de aménagement projetés	X	
Nouveaux axes à créer		X
Nouveaux pôles résidentiels régionaux		X
Palatins existants à renforcer	X	
Projetés et passages à niveau		X
Limites communales sur des zones à développer	X	
Réseaux		
Points d'entrée existants métro/voiture		X
Nouvelle ligne de tram et métro		X
Mailage vert + forêts urbaines		X
Mailage vert		X

2 Structure du Plan-guide

2.6 Carte



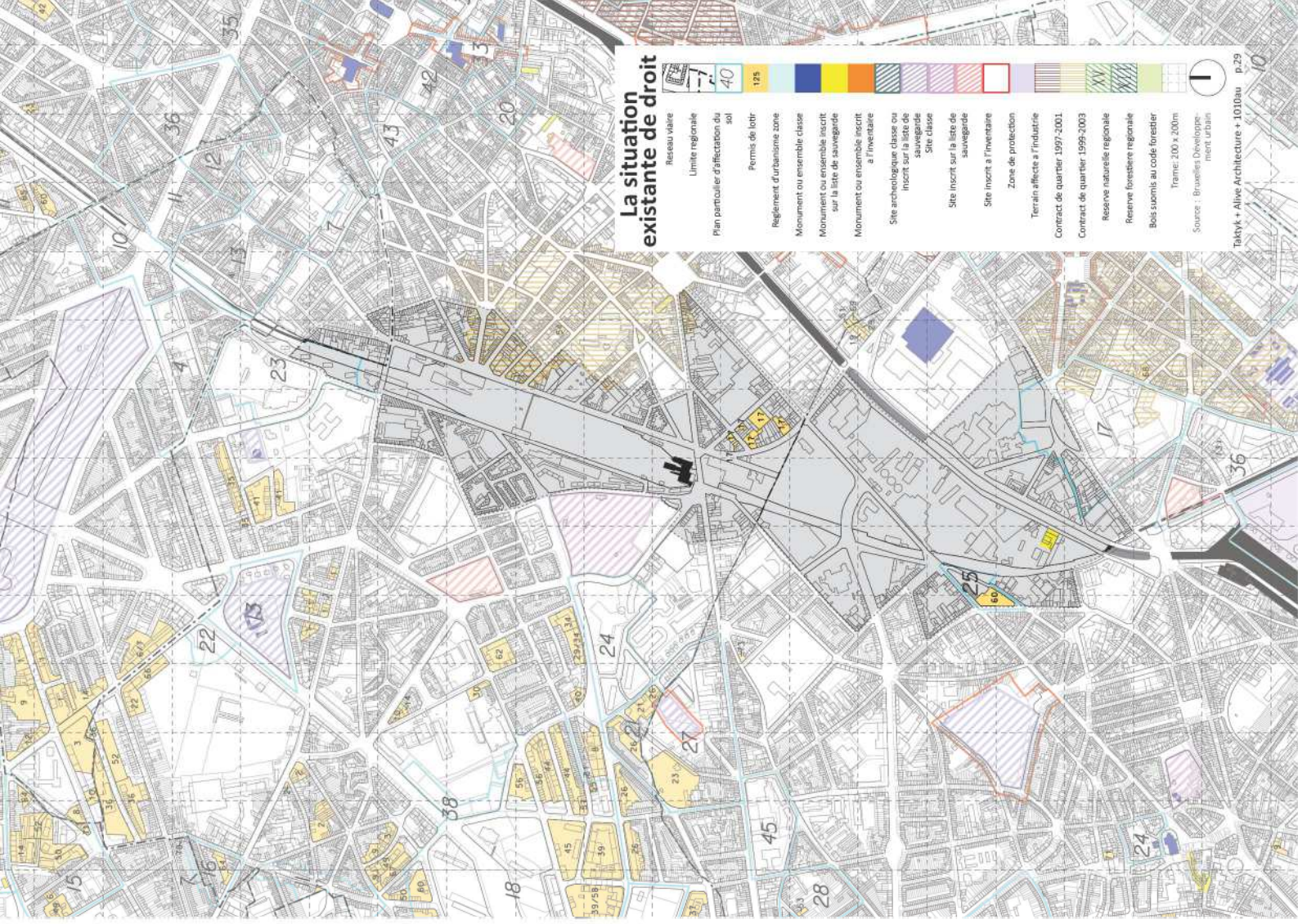
ZONE D'ÉTUDE

Situation existante de droit

Cette carte tirée du PRAS 2001 ne montre pas la situation à laquelle nous sommes confrontés aujourd'hui, caractérisée comme on l'a vu préalablement par une certaine dynamique de transformation urbaine. En fait, les quelques permis de lotir observés sur cette carte le long de la rue Ropsy-Chaudron se voient multiplier à partir du bouclage de la ligne de métro, portés tant par les acteurs sectoriels (CityDev, SLRB) que privés. Pairellement avec les opérations de rénovation urbaine : si sur cette carte on ne voit que les périmètres des CQ Duchesse de Brabant au nord et Goujons-Révision au sud (1999-2003), sur le cartes de l'inventaire dans le chapitre suivant on perçoit une explosion du nombre de CQ : Chimiste (2001-2005), Heyvaert (2002-2006), Lemmens (2007-2011), Canal Midi (2010-2014), Ecluse St. Lazare (2008-2012), Rives Ouest (2007-2011), ainsi que de CQD comme celui de Koelberg historique et du Scheut (2011-2015), ou plus récemment celui de Petite Senne (2014-2018).

On constate néanmoins que le cœur du périmètre n'a jamais fait l'objet d'une étude de rénovation globale autre qu'un point sectoriel (STIB ou Infrabel). Cela s'explique par une quasi absence de quartiers d'habitations et d'équipements locaux dans le périmètre, la rénovation de ce type de quartier a été l'objectif primordial des opérations de rénovation urbaine jusqu'à pré-

sent. Les seuls changements s'adressent à l'affectation au sol : premièrement dans le PPAS Mons-Birmingham (2007) et plus tard avec les modifications introduites par le PRAS Démographique (2013).

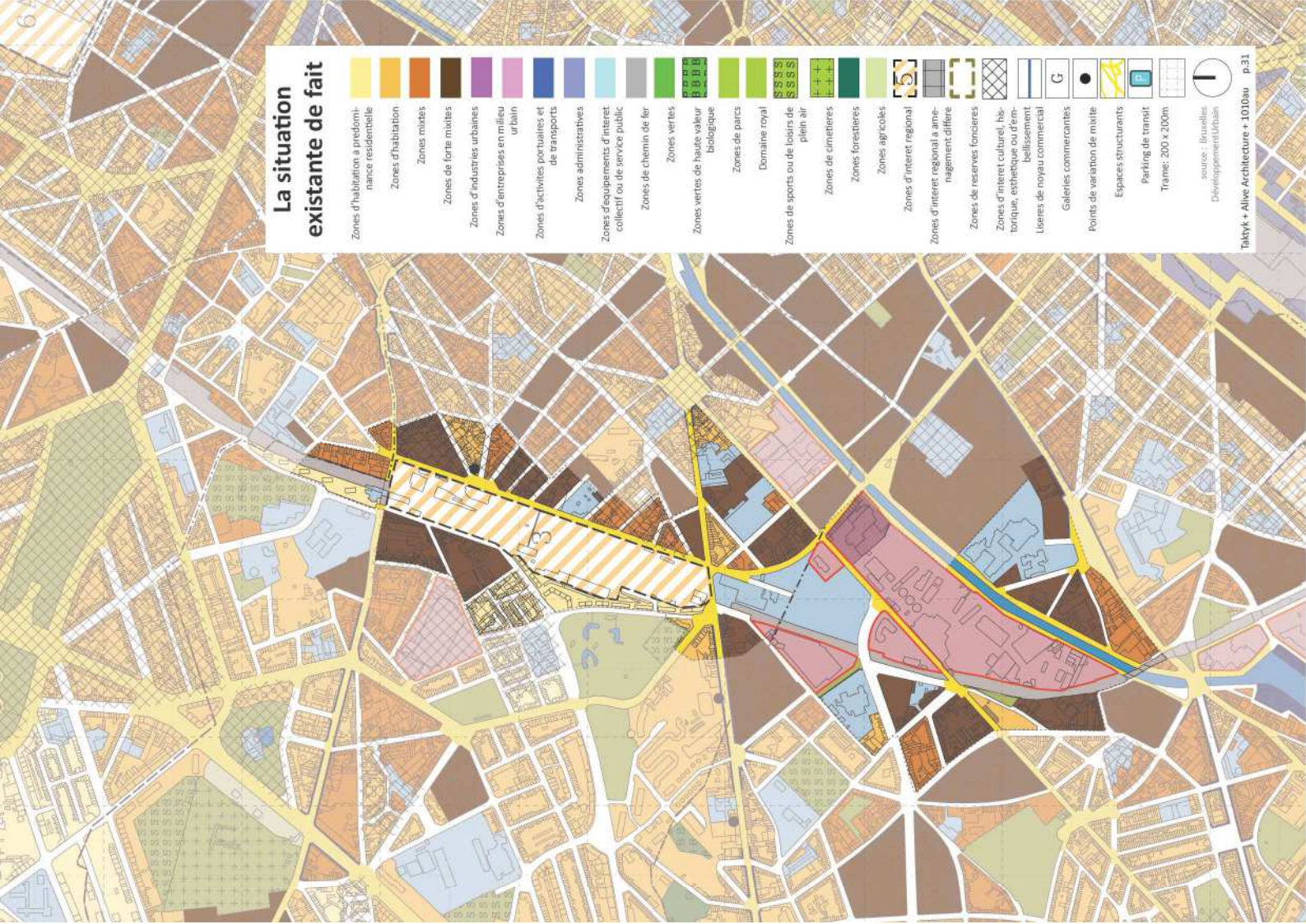


ZONE D'ÉTUDE

Situation existante de fait

Le périmètre se caractérise par une forte mixité d'activités. À travers le temps, une multitude de fonctions est apparue dans cette zone, principalement due à l'extension du chemin de fer dans l'ouest de la ville, qui va relier par l'ouest les stations du Nord et du Midi, mettant ainsi un terme à la liaison ferroviaire des boulevards et à la construction de la gare de marchandises (1872). Parce que cette réalité a été reconnue dans le PRAS 2001 et puis dans le PRAS Démographique 2013, cette zone continue à attirer l'implantation des activités productives de petite ou moyenne taille, qui sont encore à la recherche des ateliers dans la ville. Cette mixité a également été confirmée dans des projets plus récents comme celui de CityDev sur la rue de Birmingham, où une ancienne fabrique de chaudières a été reconvertie en projet mixte de logement et d'entreprises.

En tout cas, l'introduction des zones ZEMU (zone d'entreprise en milieu urbain) en 2013, avec le PRAS Démographique, ne semble pas avoir bouleversé ce périmètre, à la différence de ce qui se passe sur d'autres ZEMU comme celui de l'ancien site de l'OTAN ou plus proche, sur celui de Biestebroek. Sur la même rue de Birmingham, la mixité a augmenté avec l'introduction de bureaux qui viennent cohabiter avec d'anciens ateliers et très doucement grâce à des initiatives de la part d'acteurs régionaux en lien avec le Plan Canal.



La situation existante de fait

- Zones d'habitation à prédominance résidentielle
- Zones d'habitation
- Zones mixtes
- Zones de forte mixité
- Zones d'industries urbaines
- Zones d'entreprises en milieu urbain
- Zones d'activités portuaires et de transports
- Zones administratives
- Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public
- Zones de chemin de fer
- Zones vertes
- Zones vertes de haute valeur biologique
- Zones de parcs
- Domaine royal
- Zones de sports ou de loisirs de plein air
- Zones de cimetières
- Zones forestières
- Zones agricoles
- Zones d'intérêt régional
- Zones d'intérêt régional à aménagement différé
- Zones de réserves foncières
- Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement
- Lièges de noyau commercial
- Galerées commerciales
- Points de variation de mixité
- Espaces structurants
- Parking de transit
- Trame: 200 x 200m

source : Bruxelles Développement Urbain

(DIS)CONTINUITÉS

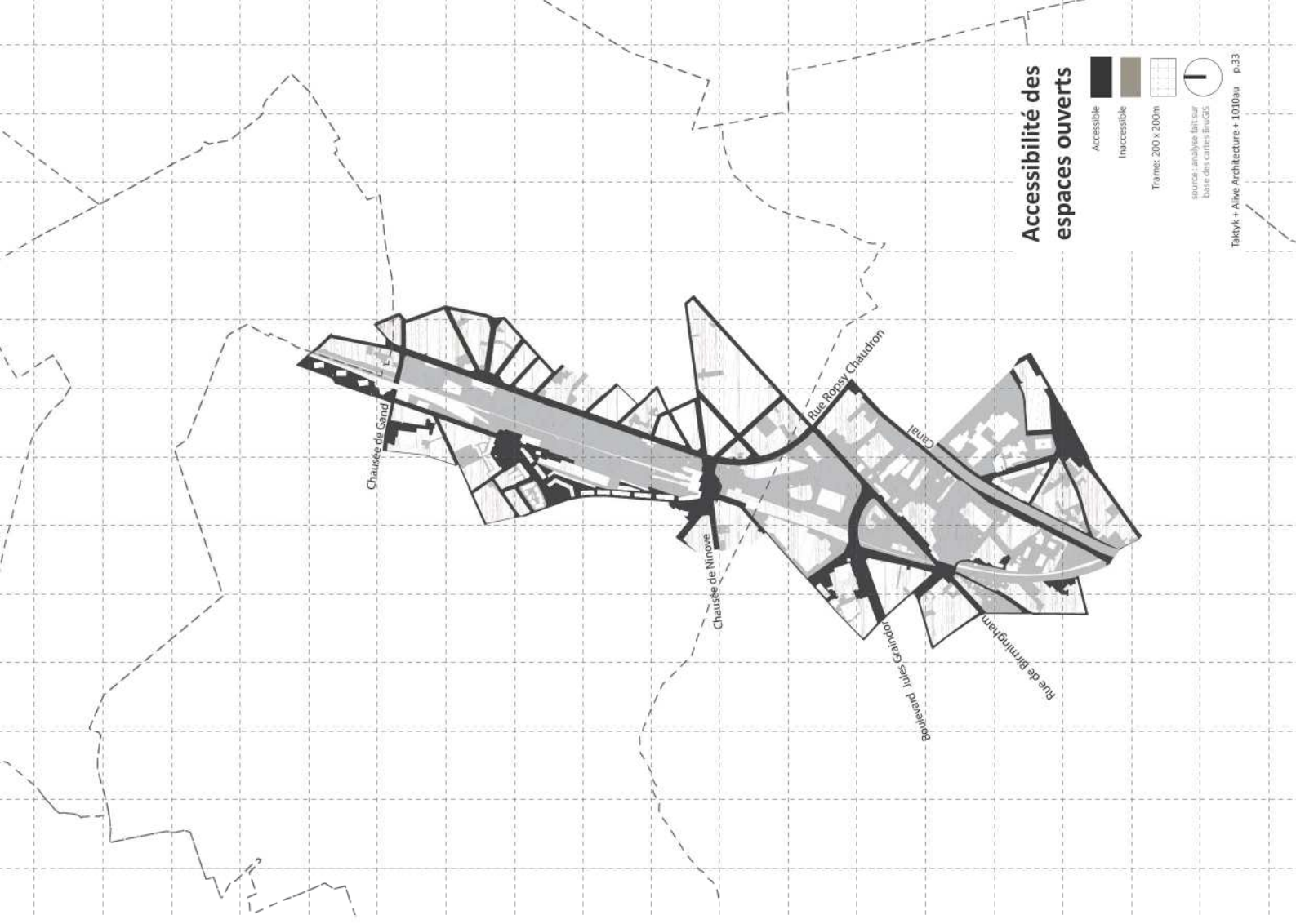
Un coeur inaccessible

Dans la description du cahier spécial des charges, l'analyse thématique consiste entre autres à décrire l'isolement ou l'enclavement du périmètre d'étude en identifiant des frontières ou des barrières concrètes et/ou abstraites. Le périmètre n'est en fait pas isolé par rapport aux quartiers morphologiques qui l'entourent, mais il se caractérise par un espace inaccessible en son coeur. Cet espace est traversé par des infrastructures de transports qui créent des fractures à l'intérieur de la zone d'études, la ligne ferroviaire 28, mais aussi des lignes de métro, le canal Bruxelles-Charleroi ou encore la chaussée de Ninove. On constate également que la structure parcellaire et des îlots de la partie sud du périmètre est très large et empêche le passage créant une large zone imperméable tant pour les piétons et les vélos que pour le trafic motorisé.

Ces discontinuités sont très fortement ressenties entre la rue de Birmingham et le quai Demets, entre Scheut et Duchesse (du au dépôt de bus et métro 'Jacques Brel'), et entre le quai de l'Industrie et la chaussée de Mons (Site EthB-Abattoirs).

Nous avons appelé cette section (DIS)CONTINUITÉS. La continuité des infrastructures de transport ou de production, et sa cohérence interne, génère des discontinuités de passage ou d'affectations du sol. Cette question n'est pas problématique tant que la demande de perméabilité ou de

franchissement n'est pas faite par d'autres usagers ou à cause d'un changement d'affectation. Des installations productives à l'arrière de la ville n'ont pas eu ces inconvenients par le passé mais des transformations récentes, comme la fermeture de la ligne circulaire du métro couplée aux politiques urbaines qui ont octroyé à cette zone plus d'importance, ont attiré plus d'usagers et d'habitants contribuant à soulever un manque de porosité des tissus existants ainsi qu'un manque de continuité avec le tissu bâti immédiat.



Accessibilité des espaces ouverts

Accessible
Inaccessible
Trame: 200 x 200m

source : analyse 3in sur base des cartes Brugs

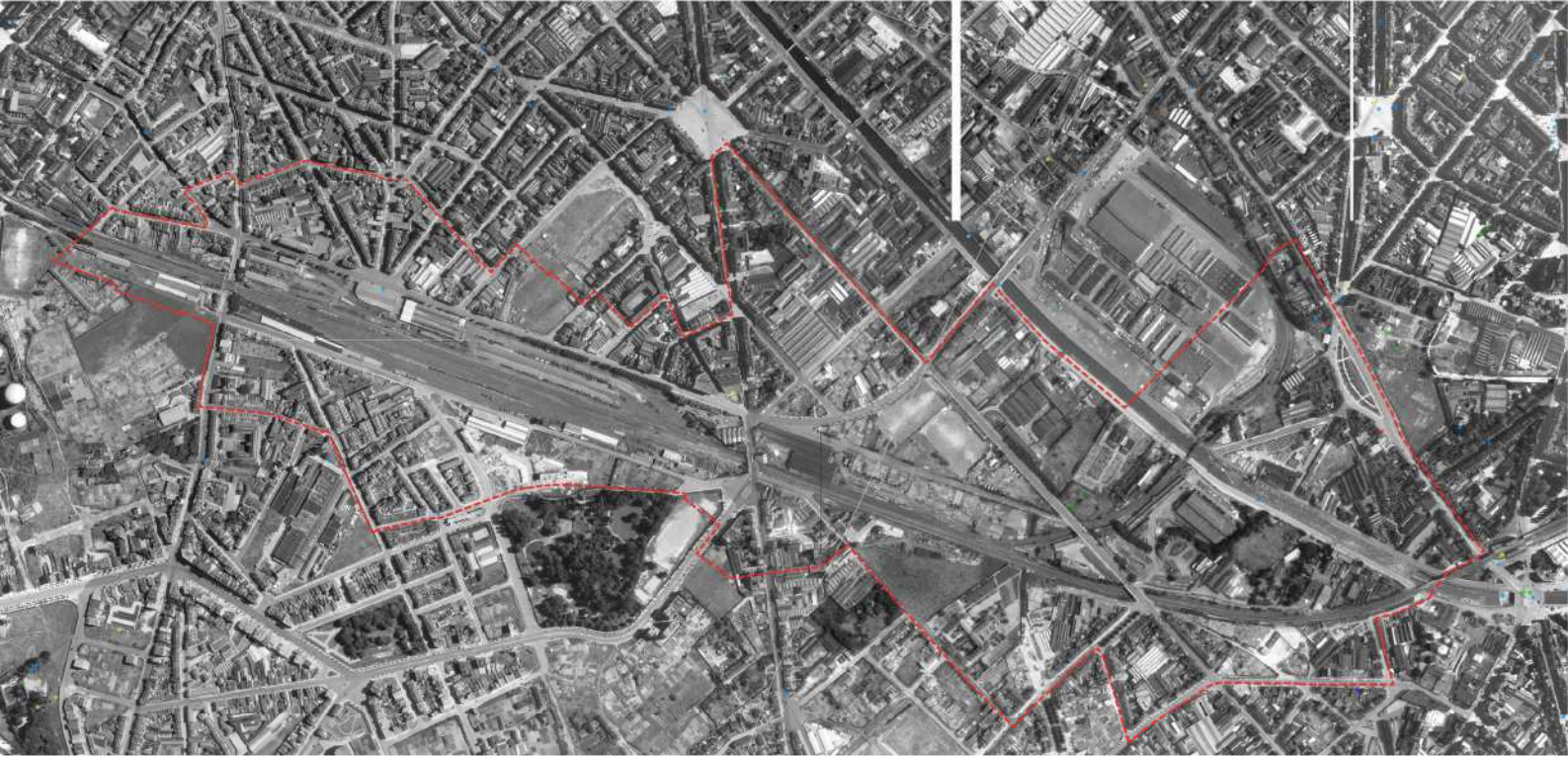
(DIS)CONTINUITÉS

Historique

Le site est caractérisé par la présence d'une zone vide très vaste au cœur du périmètre. Ce 'cœur vide' présente des caractéristiques diverses. Il accueille un dépôt de bus ou de métro de la STIB, ailleurs, il est phagocyté par une friche et envahi de végétation, parfois le terrain est occupé par des entreprises, par un campus scolaire. Malgré cette grande diversité d'occupation actuelle, on peut identifier clairement deux parties au cœur de cette zone inaccessible : une partie nord, occupée par la friche ferroviaire de la L28 ; et une partie sud, une zone urbanisée accueillant dépôts, ateliers, bureaux et zones commerciales et dont l'inaccessibilité résulte des larges et vastes îlots. Cet espace démontre le phénomène créé par les infrastructures urbaines quand elles n'ont pas besoin de négocier leur présence dans la ville qu'elles desservent.

Ce cœur vide peut être considéré comme un témoin du développement de cette zone. Faubourg industriel le long des infrastructures de transport interrégionales et internationales : le chemin de fer et le canal navigable. Des équipements et des entreprises de grande échelle s'y sont installés : les Abattoirs, disposant d'une branche de la L28 qui franchissait le Canal à la hauteur du dépôt de la STIB sur le quai Demets ; l'ancienne gare de marchandise sur la place de l'Ouest, en face de la rue de Groeninghe. Des infrastructures liées aux énergies, comme la centrale électrique qui héberge aujourd'hui les ateliers de produc-

tion des rails de tramway, ou des infrastructures hydrauliques comme le Canal Charleroi-Bruxelles ou le bras de la Petite Senne et ses moulins le long de la chaussée de Mons s'y sont aussi installées. On trouve également des infrastructures sportives comme les terrains de football qu'on discerne sur la photo aérienne de 1953 ci-contre (source : BruCIEL ; La Fonderie (1989) Itinéraire du paysage industriel bruxellois).



Place de l'Ouest, 1920



Usine Electrique, 1920



Moulin Ch. de Mons, 1920



Place des Etangs Noirs, 1920



Rue de l'Indépendance, 1920

Sources: photos prises du site BruCIEL

(DIS)CONTINUITÉS

Les ruptures

Comme nous l'avons dit précédemment, la zone d'étude est, elle, traversée par des infrastructures de transport qui créent de vraies fractures urbaines. C'est le cas des réseaux ferroviaires (train et métro), du Canal Bruxelles-Charleroi et de la Chaussée de Ninove. Dans la Note CRU, la question de repenser les espaces tampon autour de ces infrastructures est clairement posée, ainsi que de ne plus considérer ceux-ci comme des limites mais plutôt en tant qu'inter-faces.

Quelques-unes de ces ruptures resteront incontestables, notamment celles dont l'origine est ferroviaire. Ce qui invite à se questionner sur la limite du développement de ces espaces en tant que vrais pôles qui articulent les quartiers entre eux ou se concentrent avant tout sur leurs franges et considèrent leur rapport à l'espace public existant comme une vraie qualité à chérir, tout particulièrement le long de la rue Vandenperenboom et de l'axe formé par de Roovere – Machtens – Dubois-Thorn.

D'autres ruptures spatiales, comme la Chaussée de Ninove, voie régionale fortement empruntée comme entrée de ville, mérite une attention particulière pour les modes actifs, le manque de traversées piétonnes étant criant ainsi que le peu de confort pour les vélos entre le Ring et la Gare de l'Ouest. (source : Bruxelles Mobilité, « Note d'orientation stratégique Chaussée de Ninove, du ring à la gare de l'Ouest »).

En outre, le futur aménagement de la place Henri de Smet en tant que lieu de rencontre, prévu dans le CO Scheut, apparaît comme la confirmation de la part de la commune d'Anderlecht pour investir dans cette chaussée.

L 28 et le canal



L 28



Les ruptures

Rupture
Trame: 200 x 200m
source: analyse faite sur base des cartes brucki, googlemaps

(DIS)CONTINUITÉS

Discontinuité du tissu bâti

En termes de discontinuité du tissu bâti, comme nous l'avons déjà mentionné, il est nécessaire de différencier la partie sud du périmètre, dont la discontinuité résulte de la large taille des îlots, de celle située dans le nord, à cause de la friche ferroviaire de la L28.

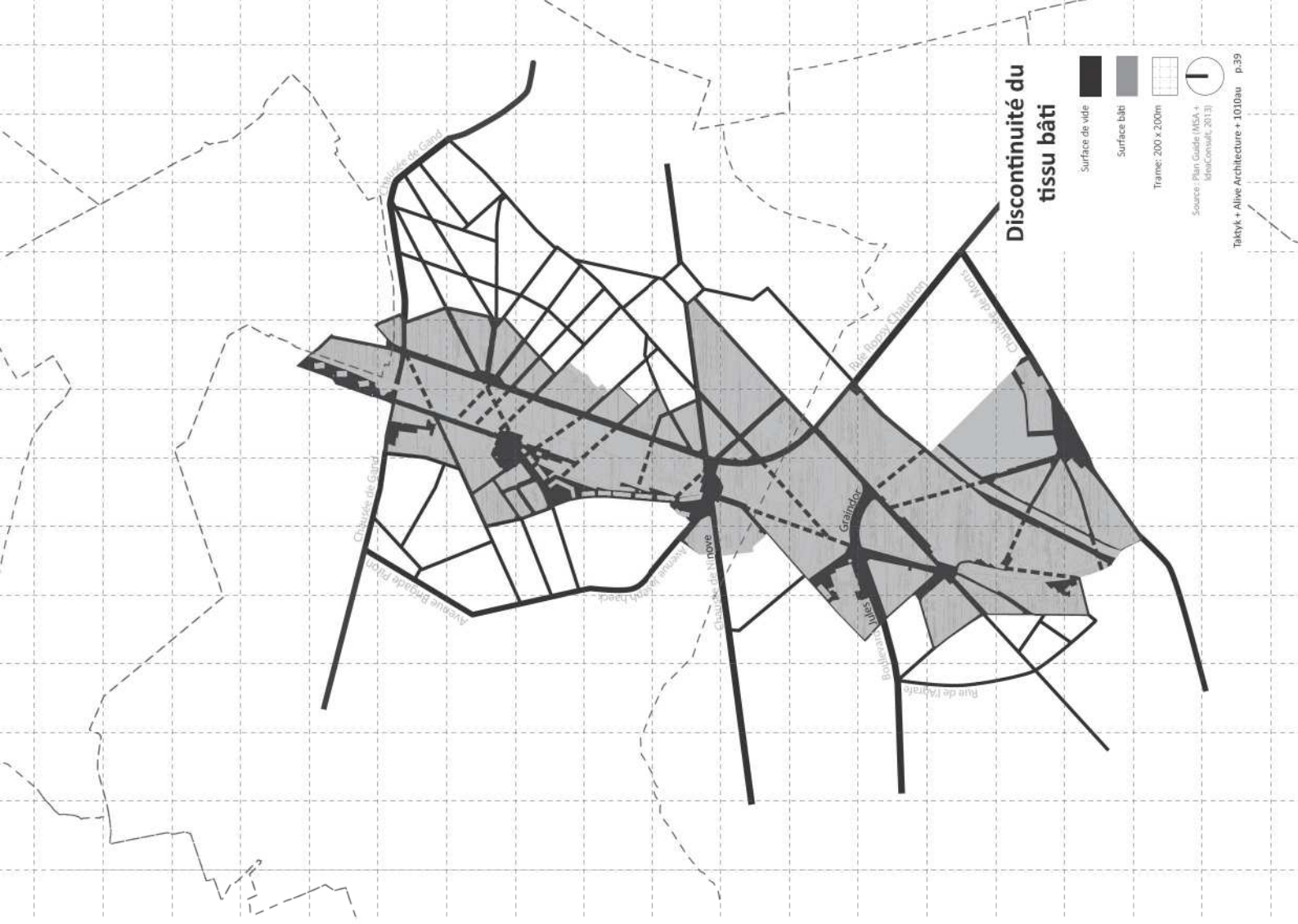
Les grandes friches urbaines sont par définition des éléments d'éloignement entre quartiers, tant physiques que mentaux. C'est à travers leur urbanisation, que cette condition spécifique se transforme. À cet égard, il est important de considérer l'urbanisation de ces territoires comme une possibilité de lier et d'articuler les quartiers morphologiques des alentours, tout en gardant leurs caractéristiques morphologiques. En effet, le tissu bâti du 19^e siècle, dense et bien maillé, sur l'est de la friche, est en contraste avec l'urbanisation en îlot ouvert du 20^e siècle, sur l'ouest de la friche. Aussi la structure de patte d'oie des rues ayant l'ancienne gare de l'ouest comme point focal n'a rien à voir avec les tracés curvilinéaires des avenues Machtiens ou Baeck. De nouvelles formes d'articulation entre ces nouveaux territoires placés à l'intérieur de la friche et les quartiers existants restent encore à être définies.



Boulevard Edmond Machtiens



Rue Jules Vliegiant



(DIS)CONTINUITÉS

La nuit: les trous noirs

Nous avons cartographié les espaces physiquement inaccessibles mais également ceux qui sont ressentis comme tel à cause d'un ensemble de facteurs culturellement déterminés. Entre autres facteurs, on peut mentionner un niveau d'éclairage insuffisant, le type de barrières physiques qu'on y trouve (par ex. poreuse ou non, végétalisé ou non... voir chapitre 'Cadre de vie'), ou par la présence dominante d'un type d'usagers dans un lieu empêchant l'appropriation par d'autres usagers. Cette 'domination' peut être associée au genre (la présence d'hommes peut devenir gênante pour certaines femmes), à l'âge (la présence d'adultes peut être intimidante pour les jeunes, ou pour des enfants), ou même ethnique.

Le sentiment d'accessibilité n'a donc rien d'universel, il peut varier énormément comme les théories de la géographie et de sociologie culturalistes l'ont démontré. Ces théories ont expliqué l'importance d'appréhender la manière dont la cohérence spatiale est expérimentée, plutôt que de l'analyser sur base de sa fonctionnalité ou à partir des théories gestaltistes qui assument un usager 'type' (entre autres, celles très connues et encore très employées décrites par Kevin Lynch). Pourtant, il est encore difficile de mesurer l'impact que la compréhension de ces types d'appropriations ponctuelles a dans l'espace, de quelle manière contribuent-elles à structurer l'espace de la ville ? Alors que l'espace

perd son caractère abstrait, universel pour devenir un réseau de lieux équipés pour des groupes particuliers (d'âge, de genre, d'origine...) comment redéfinir les continuités ou éliminer les obstacles pour réussir à créer des lieux qui puissent inclure la majorité des gens ?



Lumière artificielle

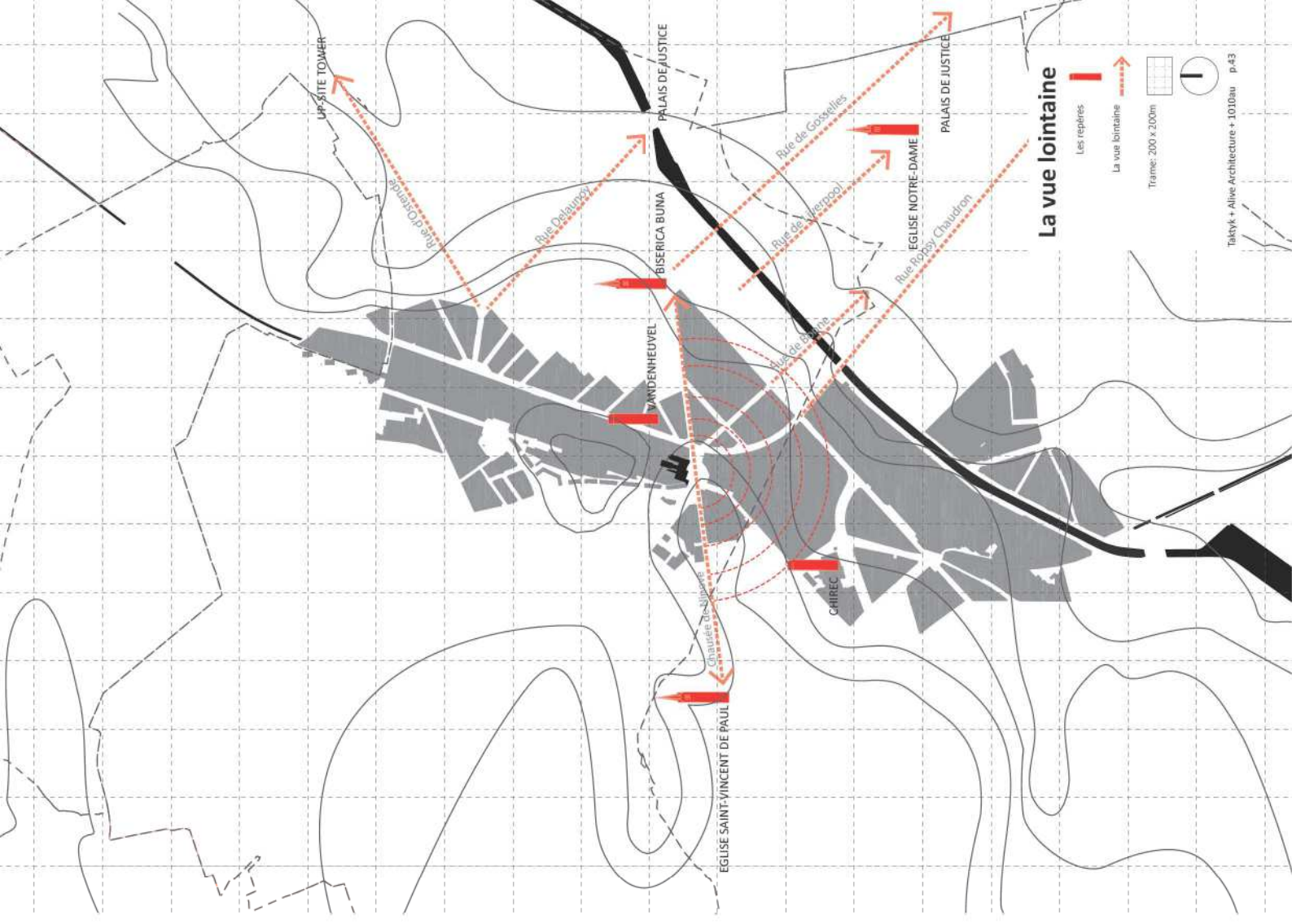
- Lumière insuffisante
- Lumière abondante
- Lumière légère
- Patrimoine avec éclairages secondaires
- Trame: 200 x 200m
- Source: observations personnelles

(DIS)CONTINUITÉS

Repères et dégagements : la vue lointaine



Ouverte la question des barrières, nous avons également exploré les dégagements visuels et les repères dans le paysage urbain. Au niveau du paysage urbain, la zone s'ouvre sur des horizons lointains et sur des repères visuels proches ou éloignés qui permettent aux promeneurs de se situer dans la zone. Ces repères visuels, souvent des bâtiments exemplaires du passé (l'Hospice ou la basilique place de la Duchesse) ou plus récents (la tour du Midi ou l'hôpital Chireac), contribuent également à générer des identités distinctes à l'intérieur du périmètre du CRU et des quartiers avoisinants. Les caractéristiques géographiques du site, situé sur une des rives de la vallée de la Seme et offrant des vues vers le Palais de Justice, ne font qu'accroître l'effet belvédère de certains lieux.



CENTRALITÉS

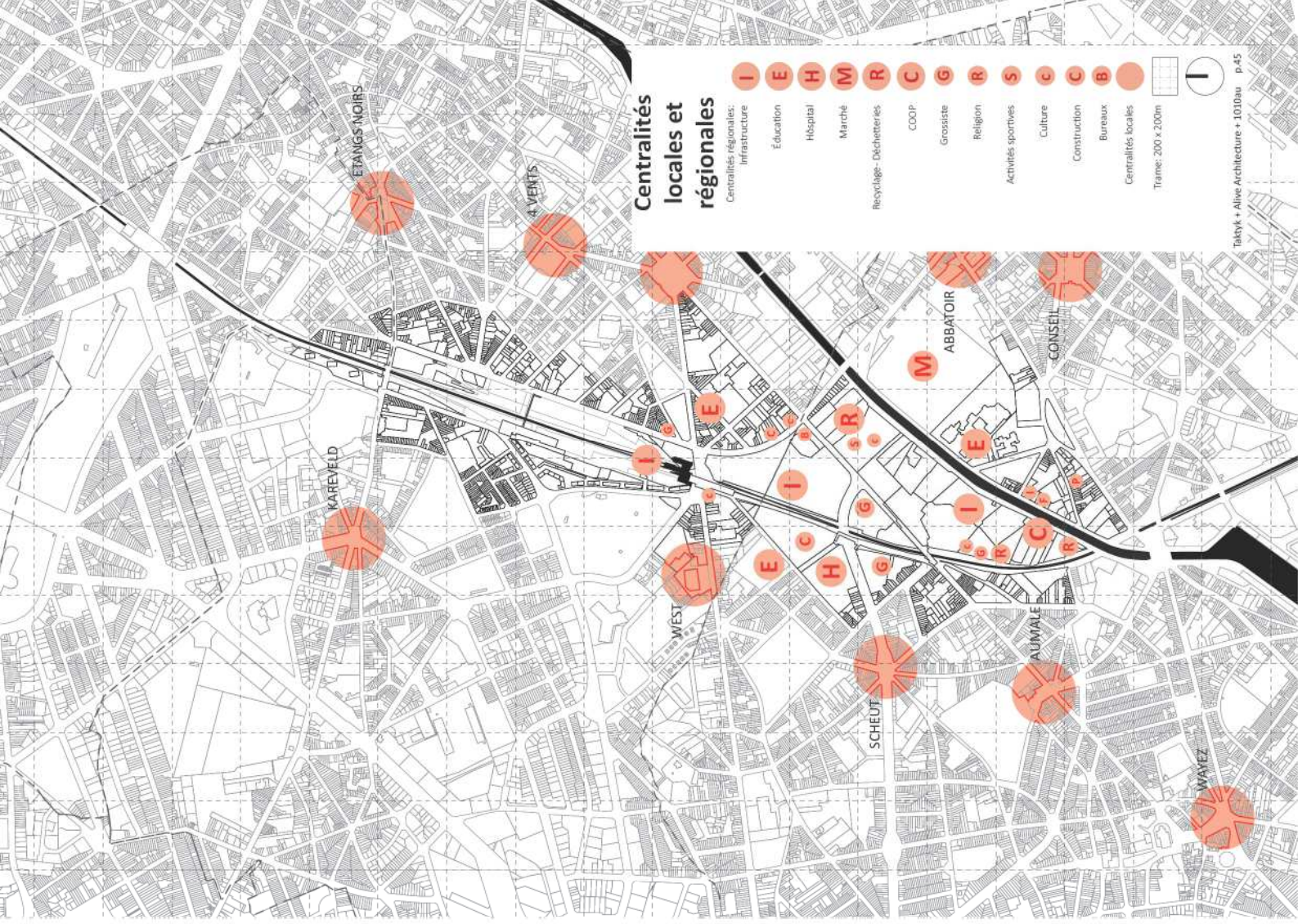
Centralités locales et régionales

Les centralités urbaines sont des lieux d'interaction, normalement caractérisées par le groupement d'une série de biens et services, dont le contenu est divers (santé, administratif, commercial, culturel, économique, etc.). Il peut y avoir plusieurs centralités urbaines au sein d'une même ville dont l'attractivité est confortée par son accessibilité. Concernant les centralités observées dans le périmètre, nous faisons une distinction entre celles de niveau local et celles de niveau régional, selon la taille de leur zone d'influence et la rareté des fonctionnalités qu'elles offrent. Les centralités locales sont caractérisées par la présence continue de services de proximité (comme une école, un supermarché, un bar, une pharmacie, un cabinet médical...) et n'attirent que les habitants des alentours. Celles régionales, attirant des usagers non seulement en provenance du quartier-même mais aussi de plus loin. Ici on retrouve notamment des centres de provision de services spécialisés (par ex. l'hôpital Chirec ou l'école Cardijn ou encore la Maison de Justice située sur la rue de Birmingham) et les pôles de production (biens matériels ou immatériels) de la STIB, Vivaqua, Veolia ou Nestlé.

Les centralités locales se trouvent à l'extérieur du périmètre, c'est qui est cohérent avec l'observation faite préalablement : les quartiers d'habitation (ou quartiers morphologiques dans le Plan Guide) entourent plutôt qu'occupent le site. Ces centralités locales ont un rôle majeur en tant que lieux d'articulation entre les quartiers et au-delà, sont localisées sur des carrefours his-

toriques et constituent des 'lieux phares' pour les habitants (voir par ex. la place des Étang Noirs ou la place de la Duchesse). Outre ces centralités historiques, il en existe d'autres plus récentes, comme celle située sur la Chaussée de Ninove, à cheval entre les parkings des grandes surfaces commerciales, qui attire énormément d'usagers du probablement à ses fonctions commerciales nombreuses à proximité de la Gare de l'Ouest. Selon les comptages d'Atrium sur la chaussée de Ninove, le nombre de piétons à la bouche de métro était d'environ 15.000 par jour en 2014 (8.316 en sortie et 7.155 en entrée). À hauteur du numéro 209 de la chaussée de Ninove, 4.554 passants sont comptabilisés chaque jour en moyenne, entre 10h et 19h (NOS Chaussée de Ninove, Bruxelles Mobilité). Quant aux centralités régionales, elles attirent un volume plus large d'employés et/ou d'usagers. À son tour, ce rayonnement est vital pour leur survie.

Pour finir, il est nécessaire de faire une distinction entre les centralités et les pôles ou hubs en lien avec les réseaux de TC. Les centralités sont des lieux d'échange et d'usage, tandis que les pôles sont essentiellement des lieux d'échange intermodal. Si bien que les centralités régionales sont parfois considérées comme étant des pôles, nous les voyons primordialement comme des points (espace?) à forte intensité d'usage, plutôt que des destinations qui accentuent hétérogénéité de l'espace urbain et constituent des aimants attirant normalement un grand flux d'employés et d'usagers.





Centralités régionales

- I Infrastructure
- E Education
- H Hospital
- M Marche
- R Recyclage- Déchetteries
- C COOP
- G Grossiste
- R Religion
- S Activités sportives
- C Culture
- C Construction
- B Bureaux

Trame: 200 x 200m



Centralités locales

Centralités locales

Trame: 200 x 200m



Centralités locales



Kareveld



4 Venets



Abbatoir



Wazyet



Scheut



Etangs Noirs



Duchesse



Consell



Aumale



West

Centralités régionales



Gare de l'Ouest



Arche de la Gloire l'Éternel-Saray- F.O.W.



Leonidas- Nestle



Palace Mamounia, salle de fête



Poststad- COOP



Hôpital Chirec



EHB- VUB- Fablab- Centrum voor Volwassenenonderwijs



MIVB



Abbatoir



Sint-Goedele Bruss- Cardijnshoofel

CENTRALITÉS

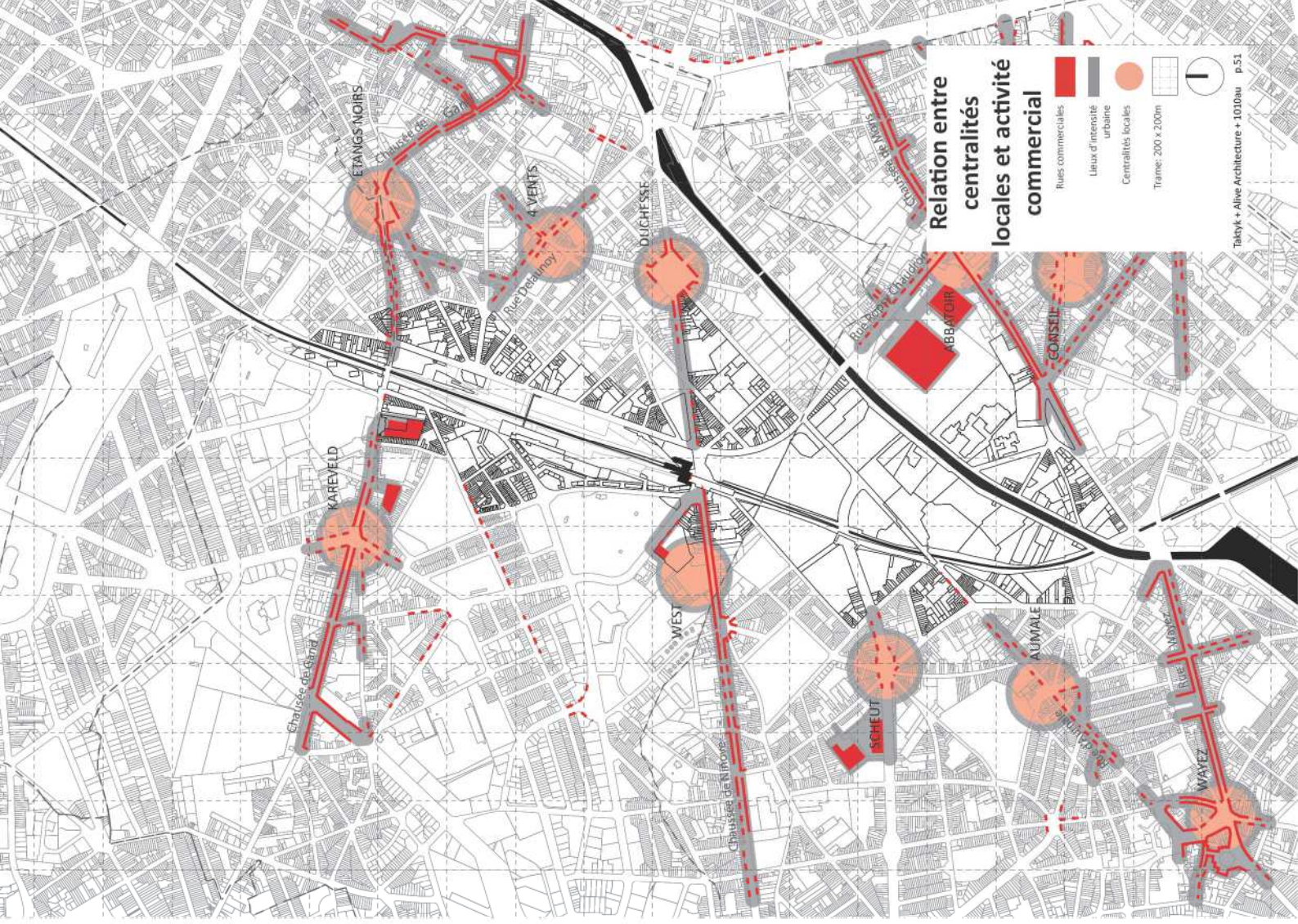
Articulation entre centralités locales et rues commerçantes, zones piétonnes et équipements

On constate sur cette carte que les centralités locales s'implantent le long des axes commerçiaux. Ces axes commerciaux longent des axes vaires structuraux comme les chaussées. Ce-ci est cohérent avec la distribution la plus efficace des activités économiques dans les villes (Ullman, 1956) : si les activités primaires sont suffisamment puissantes pour attirer des usagers spécifiquement à elles, les activités secondaires, qui sont des clés pour la vitalité des centralités locales, attirent plutôt des passants et bénéficient donc de leur proximité aux chaussées et carrefours. Pour cette raison, les voiries doivent être considérées et aménagées non comme des limites entre les quartiers ou localités mais au contraire comme des vrais cœurs de quartier.

En revanche, comme nous allons en discuter sur la section suivante, dédiée à la connectivité du périmètre, interne et externe, les demandes spatiales des utilisateurs de la chaussée de Ninove, 40% des déplacements se font à pied, contre 28% en voiture, 18% en métro, 13% en bus, 12% en tram, et 2% en vélo (NOS Chaussée de Ninove, Bruxelles Mobilité). Au vu de l'importance de ces centralités locales en tant que jalons/noyaux le long des axes commerciaux et de leur dépendance à une bonne accessibilité (voiture et TC), la ques-

tion suivante se pose : comment concilier ces demandes conflictuelles et augmenter leur visibilité vis-à-vis des lieux d'échange intermodaux

Sur les deux pages suivantes (cartes « Articulation entre centralités locales et itinéraires pié-ton » et « Centralités locales et équipements ») nous constatons à quel point le maillage de zones 30 ne répond pas à la réalité du flux d'usagers dans le périmètre : les voiries les plus empruntées par les piétons (voir itinéraires piéton principal et secondaire, partiellement inspiré du projet PAVE par Bruxelles Mobilité), sont aussi des voiries structurantes pour le trafic de véhicules.





Centralités locales et équipements

- + Boost
 - + Pharmacie
 - + Cabinet médicale
 - + Banque
 - + Centralités locales
 - + 200m
 - + Espaces publics
 - + Enseignement et formation
 - + Culture et divertissement
 - + Lieu de culte
 - + Equipement social et vie associative
 - + Equipements sportifs
 - + Equipements de soins
 - + Equipements pour seniors
- Trame: 200 x 200m

Source: ADT
Bouffier Social
Relève Bureau d'études

Centralités locales et itinéraire piéton

- Itinéraire piéton principal
 - Itinéraire piéton secondaire
 - Zone 30
- Trame: 200 x 200m

Source: Mobilité
GWI (Généraliste)

CENTRALITÉS

Centralités régionales : polarisation du champ urbain par des aimants différenciés

Si dans le cas des centralités locales nous observons une relative uniformité par rapport aux équipements de proximité retrouvés dans ses alentours, dans le cas des centralités régionales par contre nous sommes face à une forte diversité fonctionnelle (un hôpital, un centre d'athlétisme, un marché, les dépôts et bureaux l'agence de transport régionale, une Maison de Justice...). Outre cette diversité fonctionnelle, nous observons une forte présence de centres d'emploi à l'intérieur de la zone d'étude ainsi qu'en proximité des gares de TC (notamment métro).

Les caractéristiques de ces centres d'emploi varient très fortement, tant en fonction de la filière professionnelle qu'ils proposent qu'en fonction de leur taille (soit le volume d'emplois qu'ils offrent). Nous pouvons néanmoins observer une prédominance du secteur infrastructures (sous-secteurs du transport, services urbains et énergie) et de celui dédié au service aux personnes (santé et justice).

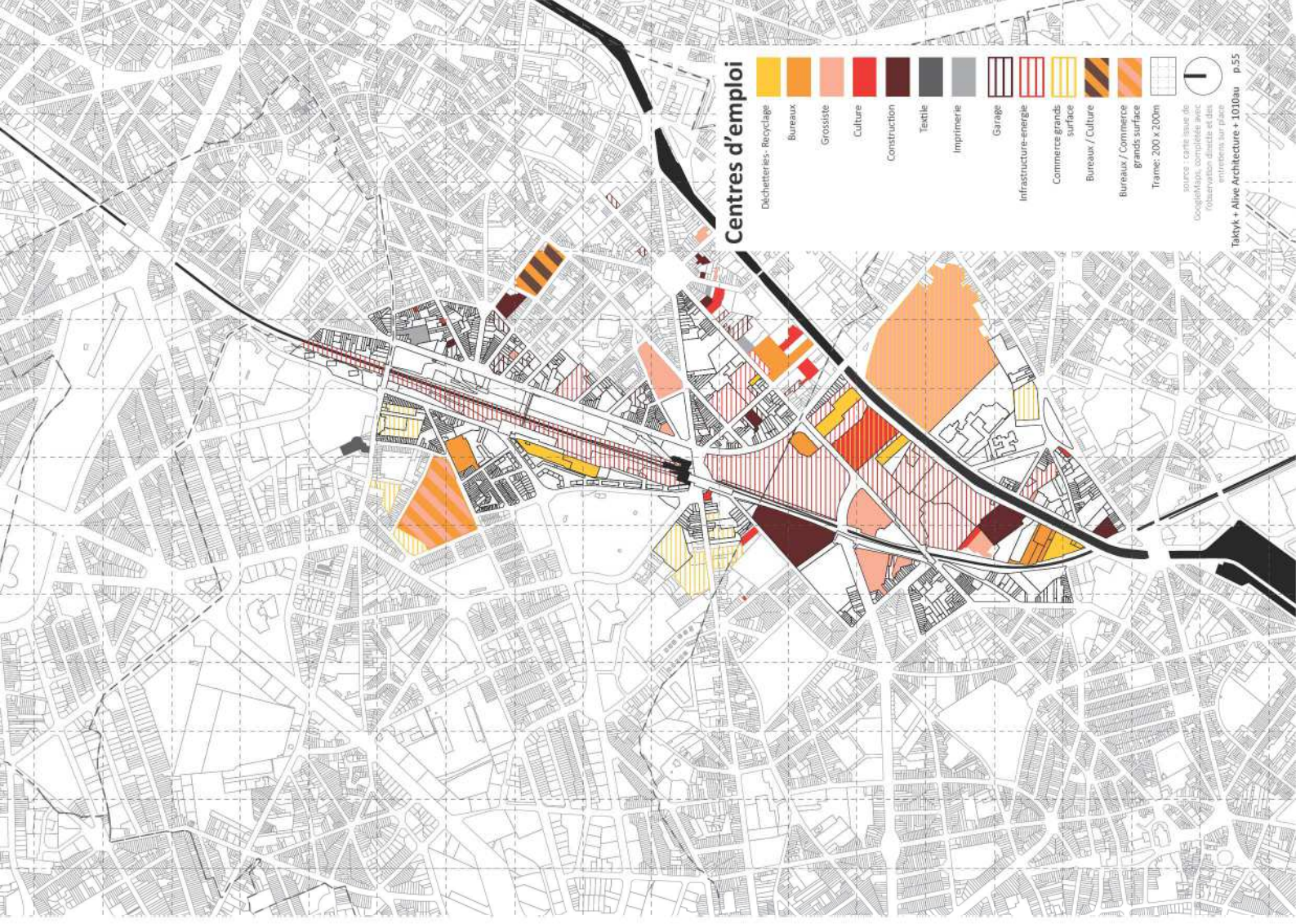
La typologie des bâtiments que les centres d'emploi occupent varie également entre l'édifice de bureau plus traditionnel, au dépôt jusqu'à des typologies mixtes insérées dans le tissu bâti.

L'impact de ces centres d'emploi sur l'espace public est ressenti pendant les heures de pointe notamment par la densité d'usage

des TC autour des gares métro à proximité. Malheureusement il ne nous a pas été possible de collecter des informations précises à propos du volume de navetteurs qui se rendent ici, ainsi qu'accéder à des données plus globales sur le type de voyageurs circulant à travers ces arrêts TC.

Quant à leur impact sur l'usage de la voirie, une observation visuelle permet de distinguer une augmentation mineure des voitures stationnées, explicable soit par le choix modal des employés soit par le fait que la plupart de ces centres d'emploi disposent eux-mêmes de surfaces de stationnement privatisées (voir section CONNEXIVITÉ). Nous remarquons également une forte présence de poids lourds ou véhicules spéciaux dans cette zone-ci, mais il est difficile d'assurer qu'il s'agisse de véhicules de transit ou à destination de ces centres d'emploi.

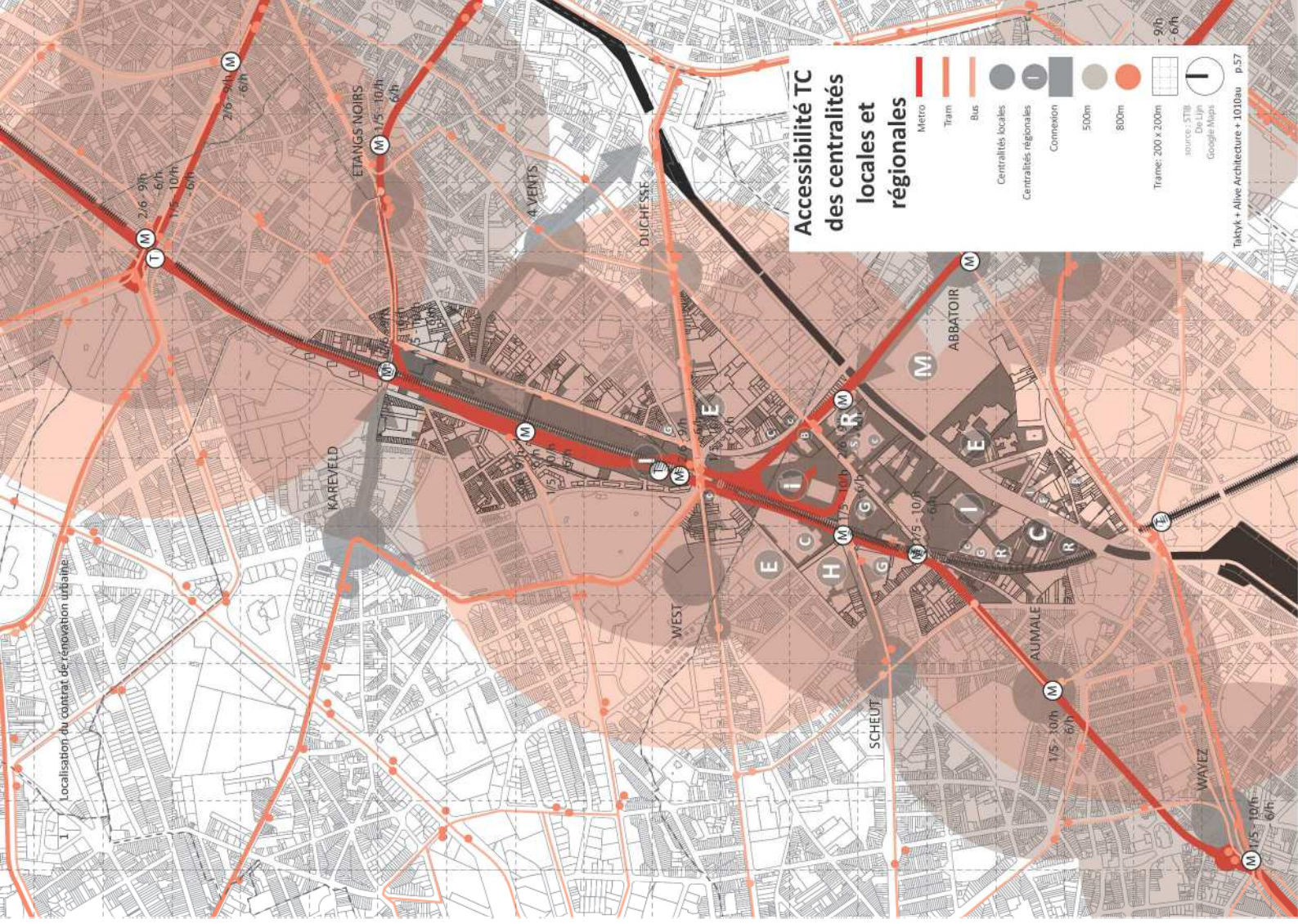
Dans la carte ci-contre on voit le centres d'emploi hors ceux des services aux personnes, qu'on a d'ailleurs repris dans la carte de la page précédente (voir carte récapitulative des centralités).



CENTRALITÉS

Accessibilité TC des centralités locales et régionales

L'accessibilité en transport public performant est clairement complémentaire à celle des axes viaires structurants. Cependant, comme nous venons de l'observer, les centralités locales se trouvent en majorité le long des chaussées et sur les carrefours et ne sont donc pas toujours proches des arrêts TC performants (métro). Par contre, les centralités régionales ont tendance à s'agglomérer stratégiquement autour des arrêts TC performants (métro) bien que d'un point de vue du transport spécialisé se trouvent des centralités souvent enclavées ou mal desservies. En plus de l'attractivité que ce niveau d'accessibilité représente, après le bouclage en 2009 des lignes 2 et 6 du métro nous observons une accélération des projets immobiliers visant la construction ou la rénovation de bureaux et dépôts, principalement autour de l'arrêt Delacroix.



CONNECTIVITÉ

Typologie des voiries

La Chaussée de Ninove constitue une voie principale jusqu'à la gare de l'Ouest, sinon toutes les voiries traversant la L28 sont des voies inter-quartiers. La partie Nord est très maillée, surtout par des voiries de quartier. La partie Sud est très peu maillée: les îlots et parcelles étant beaucoup plus larges. Ici, les voiries inter-quartier dominent : rue de Birmingham, rue Ropsy-Chaudron - De-lacroix, boulevard Graindor - Herbette, et rue de Bonne.

Néanmoins, nous observons un usage inapproprié des voies inter-quartier comme la Chaussée de Mons (NOS Chaussée de Mons, Bruxelles Mobilité), ou même des voies de quartier, comme l'axe Machtiens - Dubois-Thorn - Chaussée de Gand - Jean Jacquet qui remplit une fonction de voie inter-quartier entre le boulevard Mettewie et celui de Léopold II. Elles font office d'artères de distribution d'échelle régionale, accueillant un fort trafic de transit et empruntées par les véhicules en provenance du ring pour rejoindre la petite ceinture et le centre. Ceci empêche leur appropriation par les TC (pour l'instant pas en site propre) ainsi que par les modes actifs (piéton et vélo).



CONNECTIVITÉ

Véhicules spéciaux

Quant aux voiries dédiées au transport exceptionnel (Atlas Infrastructure et Transport, Bruxelles Mobilité), nous sommes face au même paradoxe : les voies de quartier comme l'avenue de Scheut, la rue Birmingham ou la rue de Douvres semblent être plus adaptées pour le transit de véhicules lourds et sont de fait empruntées par les camions depuis le Ring jusqu'au centre de distribution et de production situés dans ce quadrant de la ville. Tandis que les voies censées faire office de collecteurs pour les véhicules lourds, comme le quai Dénets, sont traversées par des obstacles comme de ponts n'atteignant pas une hauteur minimale. Plus précisément, la hauteur libre sous le pont Ropsy-Chaudron et le pont ferroviaire de la L28 est de 3,65m, ce qui pourrait empêcher la circulation de certains véhicules le long du Canal. Cette situation va notamment à l'encontre de quelques projets prévus sur le ZEMU Birmingham, comme la fabrique de coques Vivaqua, le parc containers (conteneur ou container) de Bruxelles Propreté ou encore l'extension des ateliers de la STIB.

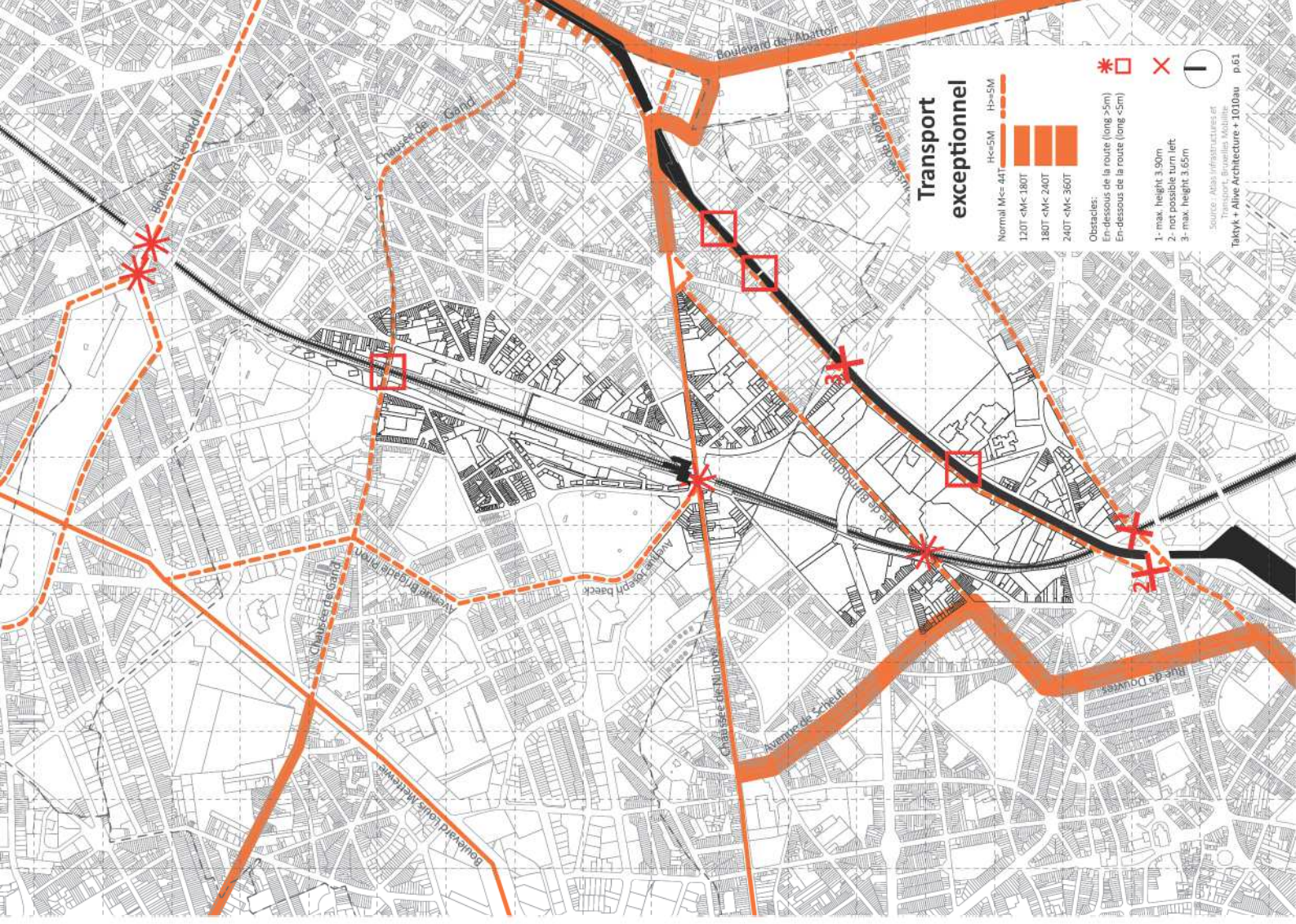
Quai Fernand Dénets- Rue Ropsy Chaudron



Chaussée de Gand- L28



Quai Fernand Dénets- Rue Wuyez



CONNECTIVITÉ

Densité trafic et embouteillages

Des captures de Google Maps effectuées à 10h00 le matin et 20h00 le soir, démontrent à quel point les voies inter-quartier collapsent sous la pression du trafic automobile : les avenues Prince de Liège et Baeck dans le sens entrant le matin et les Chaussées de Ninove, Mons et Gand dans les deux sens, le matin et le soir.

Ropsy-Chaudron apparaît fortement perturbé pendant toute la journée. L'axe interrompé par les rues de Douvres – Birmingham – Delacroix – Vandenperenboom semble

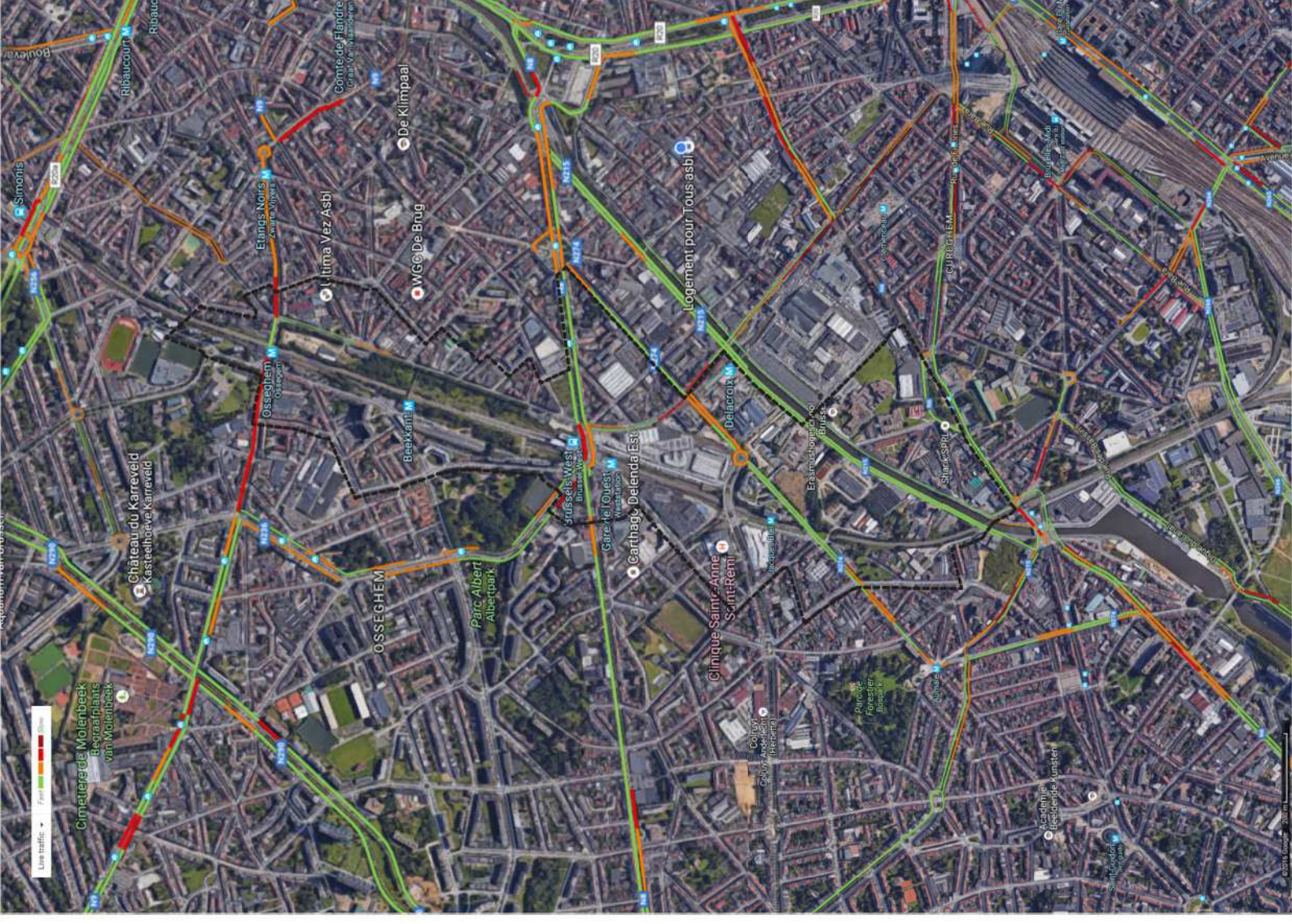


Embouteillages 10am

Sources : carte issue de Google Maps

CONNECTIVITÉ

Densite trafic et embouteillages



Source : carte issue de Google/Maps

CONNECTIVITÉ

Réseau vélo

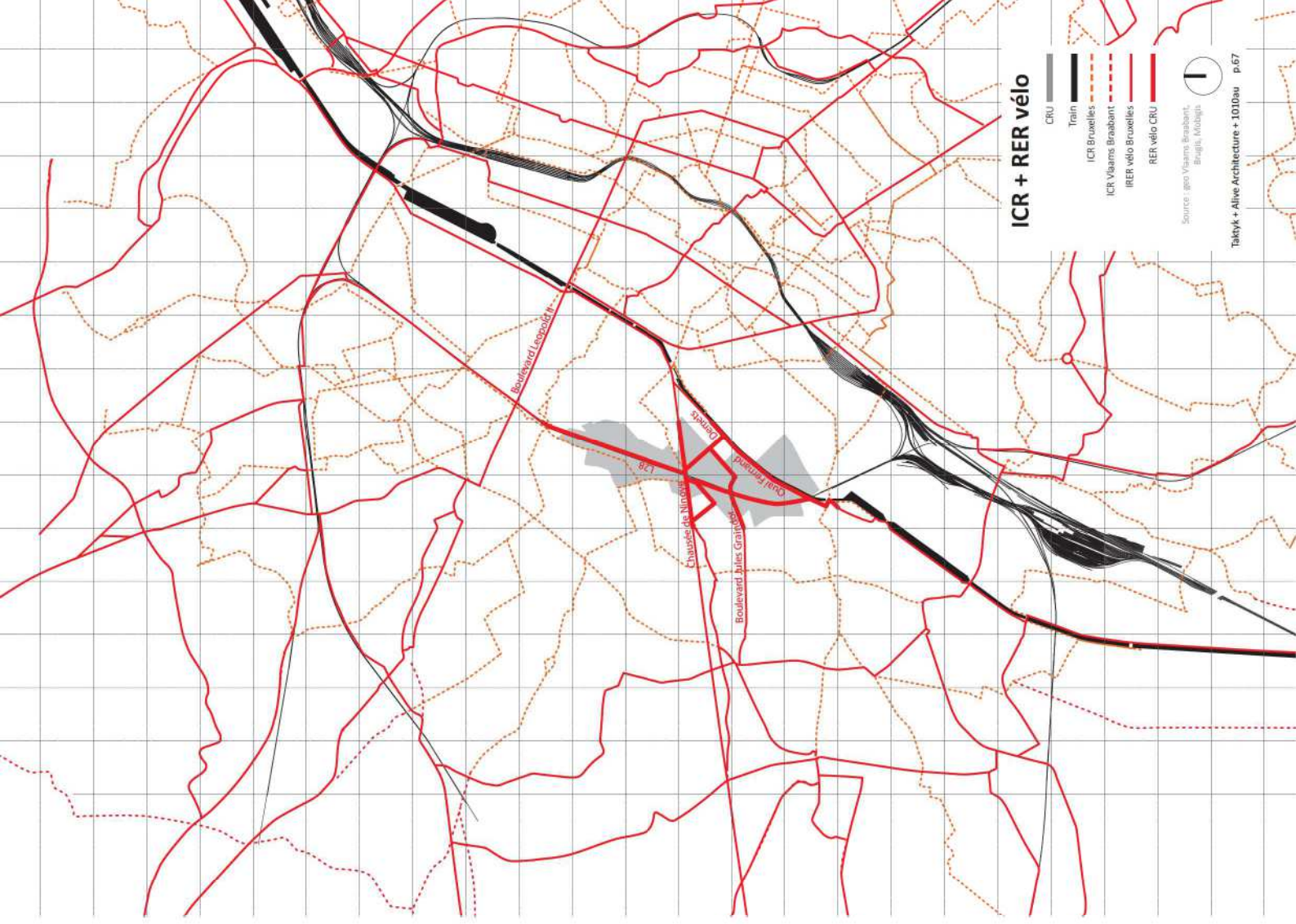
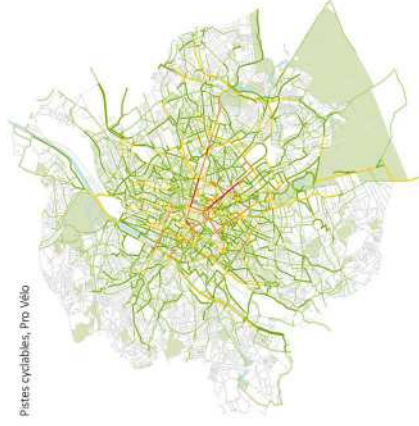
La première carte relève les mêmes défis que ceux identifiés précédemment pour le réseau de voiries : un système de radiales dans la direction Ouest-Est, orientées vers le Canal et le Pentagone, comme la Chaussée de Gand, l'axe rue de Sévigné – Van Soust, qui constitue une alternative pour le vélo circulant en parallèle à la Chaussée de Ninove et l'axe Avenue d'Iterbeek – St. Guidon – Vander Bruggen comme alternative à la Chaussée de Mons.

Dans ce système, le Canal joue un rôle primordial en tant que collecteur, mais peu d'alternatives ICR, de liaison entre ces périmètres, existent dans la direction Nord-Sud, avant d'arriver au Canal. Seul l'axe Machtiens – Dubois-Thor constitue une possibilité ICR pour les vélos entre Simonis et Gare de l'Ouest. Ce manque va être comblé avec le réseau RER-vélo, qui dans la zone d'étude suit la L28 et a vocation à constituer une piste cyclable rapide dépourvue d'obstacles. Le réseau de pistes cyclables pourrait néanmoins gagner en robustesse si il était possible de mobiliser les deux artères construites en parallèle à la percée du chemin de fer, les rues Dubois-Thorn-Verheyden et Vandenperenboom – Vandermeeren en tant que pistes cyclo-piétonnes Nord-Sud et interface entre les passants et le maillage local d'espaces publics.

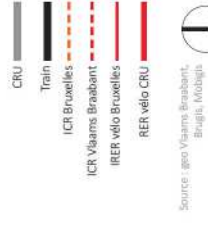
Quant à la réalisation du réseau vélo (carte suivante), peu de pistes ont été finalisées à

ce jour. Sur la carte suivante, élaborée sur base de l'étude ProVelo « Brusselse fietstrajecten » de 2014, nous constatons que les pistes qui absorbent actuellement la plupart du trafic vélo sont des pistes cyclables déjà existantes type ICR ou non (par ex. Baek, Ropsy-Chaudron, Delaunay, Chaussée de Gand), ou encore des voiries confortables à l'utilisation du vélo (par ex. les boulevards Herbet – Graindor et Prince de Liège) qui absorbent la plupart du trafic vélo. Nous les nommons « missing links » en vue de souligner une déconnexion existante parfois entre le réseau institutionnalisé et le comportement pragmatique des usagers, qui finalement suivent les trajets le plus aisés et choisissent les parcours traversant les lieux d'interaction (centralités locales). Exception notable : la rue de Birmingham, relativement plate et aisée, apparaît être une piste très utilisée, peut-être dû à la présence de la piste ICR qui flanque le Canal.

Pistes cyclables, Pro Vélo



ICR + RER vélo



Source: geo Vlaams Brabant, Brugha, Mobigh



Réseau cyclable - missing links

- ICR exécutés
- Permis d'urbanisme à exécuter 2015-2019
- Extension réseau ICR / liaisons inter-régionales
- ICR balisé provisoirement, aménagement après 2019
- RER vélo Bruxelles
- Pistes cyclables
- Villo
- Missing links
- source : BrueG

Réseau cyclable

- ICR exécutés
- Permis d'urbanisme à exécuter 2015-2019
- Extension réseau ICR / liaisons inter-régionales
- ICR balisé provisoirement, aménagement après 2019
- RER vélo Bruxelles
- Pistes cyclables
- Villo
- source : BrueG

SYNTHÈSE

(DIS)CONTINUITÉS

« La capacité des espaces constituant des interfaces entre quartiers morphologiques doit être activée, en particulier en considérant ceux-ci non comme des éléments de rupture mais comme des éléments de soudure. Cette logique passe principalement par l'aménagement d'espaces publics articulant l'échelle des quartiers à l'échelle souvent métropolitaine des éléments de soudure. » (Plan Guide)

UN CŒUR VIDE : la plus vaste étendue du site reste inaccessible aux quartiers morphologiques environnants même si elle se trouve en pleine milieu. Depuis ses franges, on est télescopé vers une réalité métropolitaine d'horizons lointains.

RUPTURES TERRITORIALES : ce cœur vide est également percé par des infrastructures de transport (comme le chemin de fer ou le Canal) qui sont difficiles à franchir et semblent être aujourd'hui, des obstacles insurmontables.

COLLISION MORPHOLOGIQUE : d'un point de vue morphologique, ce cœur composé d'îlots très larges et de bâtiments flottant sur leur parcelle collisionne avec le tissu compact formé par des bâtiments de taille relativement modeste des quartiers à ses marges.

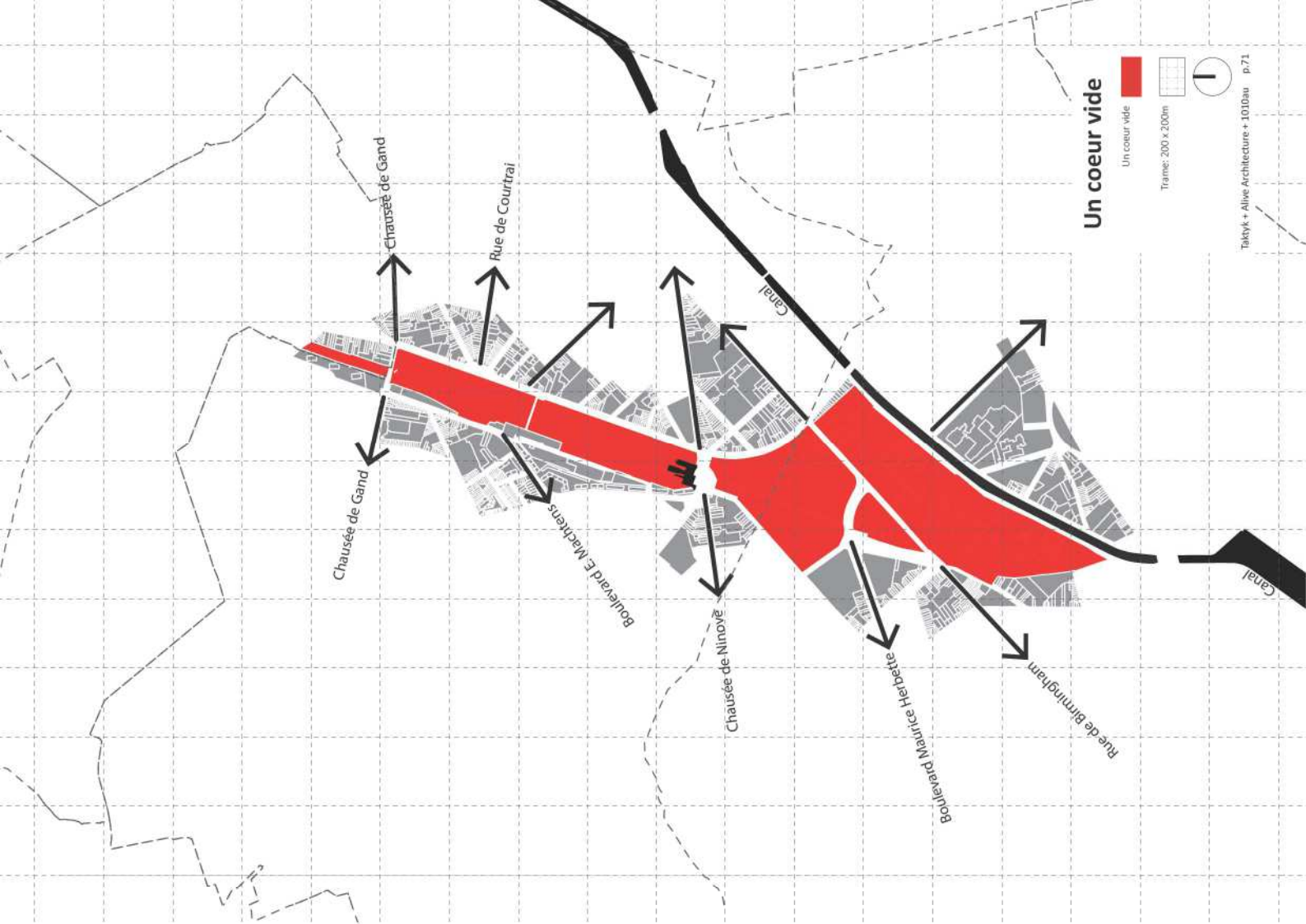
Avenue de Roovere



L28



Quai de l'Industrie

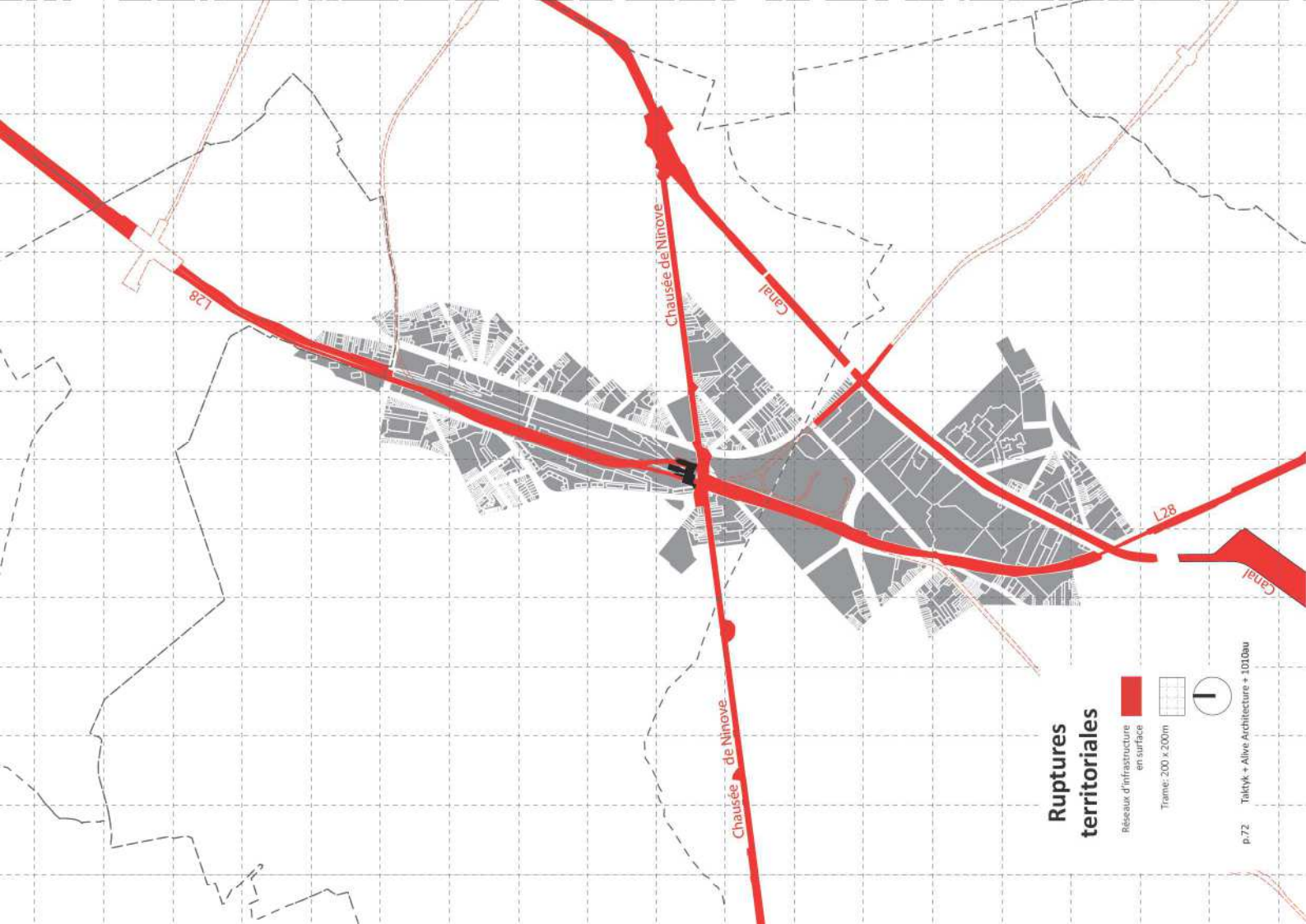


Un cœur vide

Un cœur vide

Trame: 200 x 200m





SYNTHÈSE

CENTRALITÉS

« Afin de favoriser un urbanisme de proximité, des polarités locales doivent être créées/renforcées au sein des quartiers morphologiques. Ces polarités locales peuvent être actives à différentes échelles se caractérisant par la co-présence autour d'espaces ouverts à vocation collective, d'équipements publics, de commerces, de pôles de transports publics. » (Plan Guide)

DICHOTOMIE : Il existe une dichotomie entre la manière dont s'organisent les centralités locales et les centralités régionales par rapport au périmètre d'étude. C'est une conséquence logique de la manière d'établir le périmètre, centré autour de la fracture ferroviaire et pas sur les quartiers morphologiques qui l'entourent. Néanmoins, pour le bureau d'études, ceci représente un véritable challenge : comment agréger ensemble ces dynamiques d'échelles différentes ?

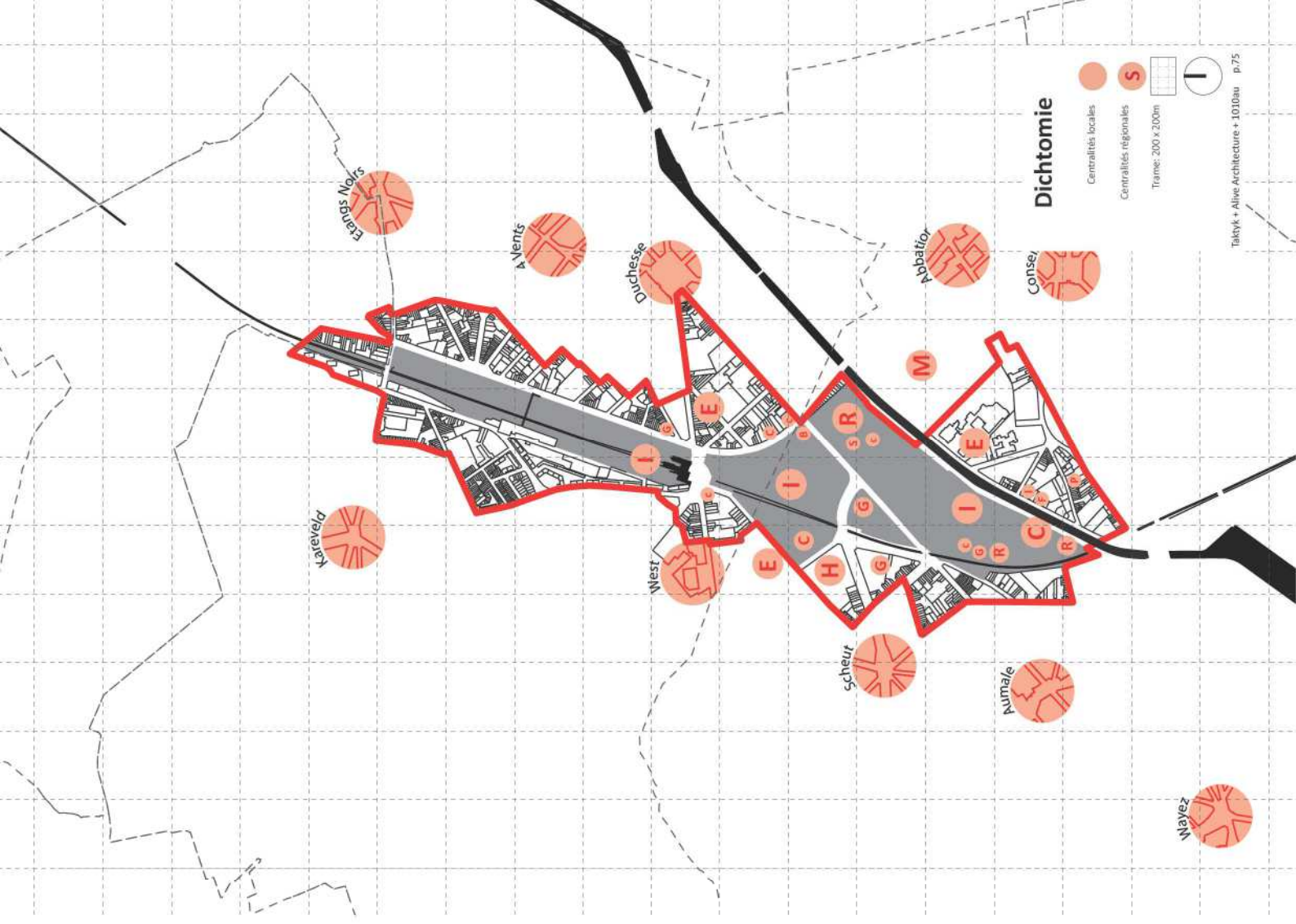
HUBS : L'hyper-accessibilité du périmètre du CRU (deux lignes de métro, deux de tram, réseau vélo, voiries spéciales pour les poids lourds...) est : déconnectée des quartiers d'habitation qui l'entourent d'un côté, et de l'autre, les centralités régionales manquent de visibilité et lisibilité par rapport à ces pôles de transport en commun. Comment le CRU peut-il stimuler ces lieux d'échanges (mobilité gare et métro) qui créent des linéarités et des ponctualités spécifiques (car les gares sont différentes) ? Comment les CRU portent-ils une nouvelle programmation du maillage urbain qui pourrait recréer des destinations ou des tremplins entre des dynamiques urbaines disjointes ?

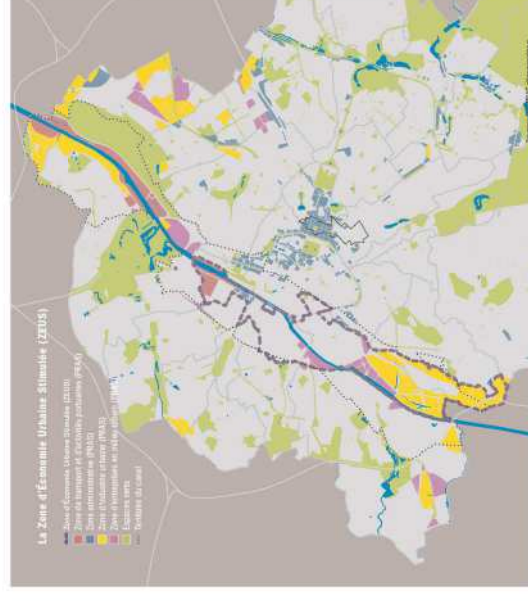
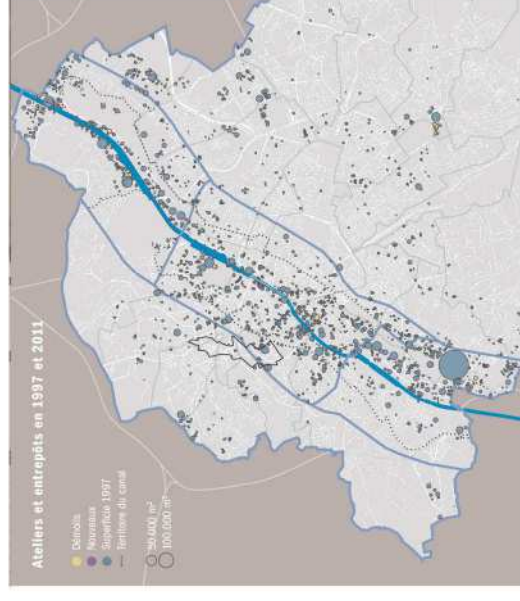
L'AVENIR DE L'ESPACE PRODUCTIF : La carte des ateliers et entrepôts (Observatoire des activités productives), en haut de la page ci-contre, illustre une plus forte concentration des activités à vocation productive ou logistique le long des grands axes de circulation (navigables, terres, routiers). En fait,

un des critères le plus importants pour les entreprises est l'accessibilité, pour les employés comme pour les marchandises. Bien que sur notre périmètre on distingue une forte présence de centres d'emploi de production (matérielle ou immatérielle), en lien avec l'axe industriel du Canal, peu de pistes nous sont données sur le degré d'attention que le CRU devrait accorder à ces questions. En fait, la plupart des éléments à aborder dans les cartes de la phase d'inventaire adressent des questions du cadre de vie (par ex. logement, qualité de l'espace public) mais rarement des questions productives.

Une explication possible pourrait être que les politiques économiques sont plus efficaces si appliquées sur l'entière du territoire régional ou au moins sur des territoires qui démontrent une certaine cohérence dans leur fonctionnement actuel ou par leur histoire partagée. Ceci pourrait justifier tout à fait l'absence des questions économiques dans les cartes du CRU. Il existe déjà le Plan Canal, le ZEUS, le PRAS démographique... Quant au dispositif ZEUS (Zone d'Économie Urbaine Stimulée, extraite de l'ouvrage Atlas Canal par l'ADT), en bas de la page ci-contre, il s'étend sur un territoire au sein duquel est permis l'octroi de primes aux entreprises qui recrutent localement, en vue de favoriser l'engagement de chômeurs résidant dans les quartiers compris dans la zone ainsi qu'à stimuler l'entrepreneuriat.

En conclusion, on comprend qu'il existe d'autres instruments peut-être plus adaptés pour adresser la question du développement socio-économique dans et en dehors du périmètre. De toute façon, le CRU dispose d'un volet socio-économique qu'il sera important d'opérationnaliser dès le début et ainsi reconnaître la particularité de ce périmètre du CRU, dans lequel il existe des centres d'emploi encore en expansion et définitivement inexistant ailleurs.





L'avenir de l'espace productif

Source : Atlas Canal (ADT/ATO, 20XX)



SYNTHÈSE

CONNECTIVITÉ

« La connectivité entre quartiers peut être améliorée en travaillant dans des logiques de maillages et de relations. Cette logique d'intervention peut être activée à partir d'éléments linéaires favorisant les relations entre quartiers tels que les maillages de déplacements doux, de transports publics de surface, etc. » (Plan Guide)

CONCURRENCE ENTRE USAGERS: La plupart du trafic dans le site, indifféremment du type, est traversant dans la direction Est-Ouest et suit les pénétrières qui relient le Ring avec le Pentagone et le Canal. Ceci pose des problèmes quant au partage de l'espace disponible sur ces pénétrières par les différents usagers, mais aussi d'un point de vue de la qualité de l'air (sur la carte, comme fond de plan, les niveaux NO2 pour l'année 2013). Une alternative pourrait être de renforcer les liaisons Nord-Sud en cherchant au même temps à emprunter des voies alternatives.

INCONGRUENCE ENTRE LES PLANS ET L'USAGE ACTUEL : l'analyse montre à quel point il y a une déconformité entre les plans pour les réseaux piéton, vélo et poids lourds et la réalité d'appropriation par les usagers. Cependant, la logique plutôt technique qui pourrait garantir une accessibilité aisée pour les poids lourds dans le site, étant donné le volume d'activités productives qu'y restent encore, en termes de hauteur libre, de largeur de voiries et de possibilité

lités de manœuvre, n'a rien à voir avec la logique plutôt expérimentelle des piétons et cyclistes, qui cherchent les parcours animés ou paysagers.

CANAL : poursuivant le même argument, nous remarquons qu'un tas de demandes spatiales en lien avec la connectivité sont concentrées sur les quais du Canal (pour les vélos, les piétons, et les poids lourds) tandis qu'il existe un manque flagrant d'espace en vue de les accommoder. Le Canal devient donc un espace vague, sans statut clair.



Concurrence entre usagers

Qualité de l'air

Connexion interquartier

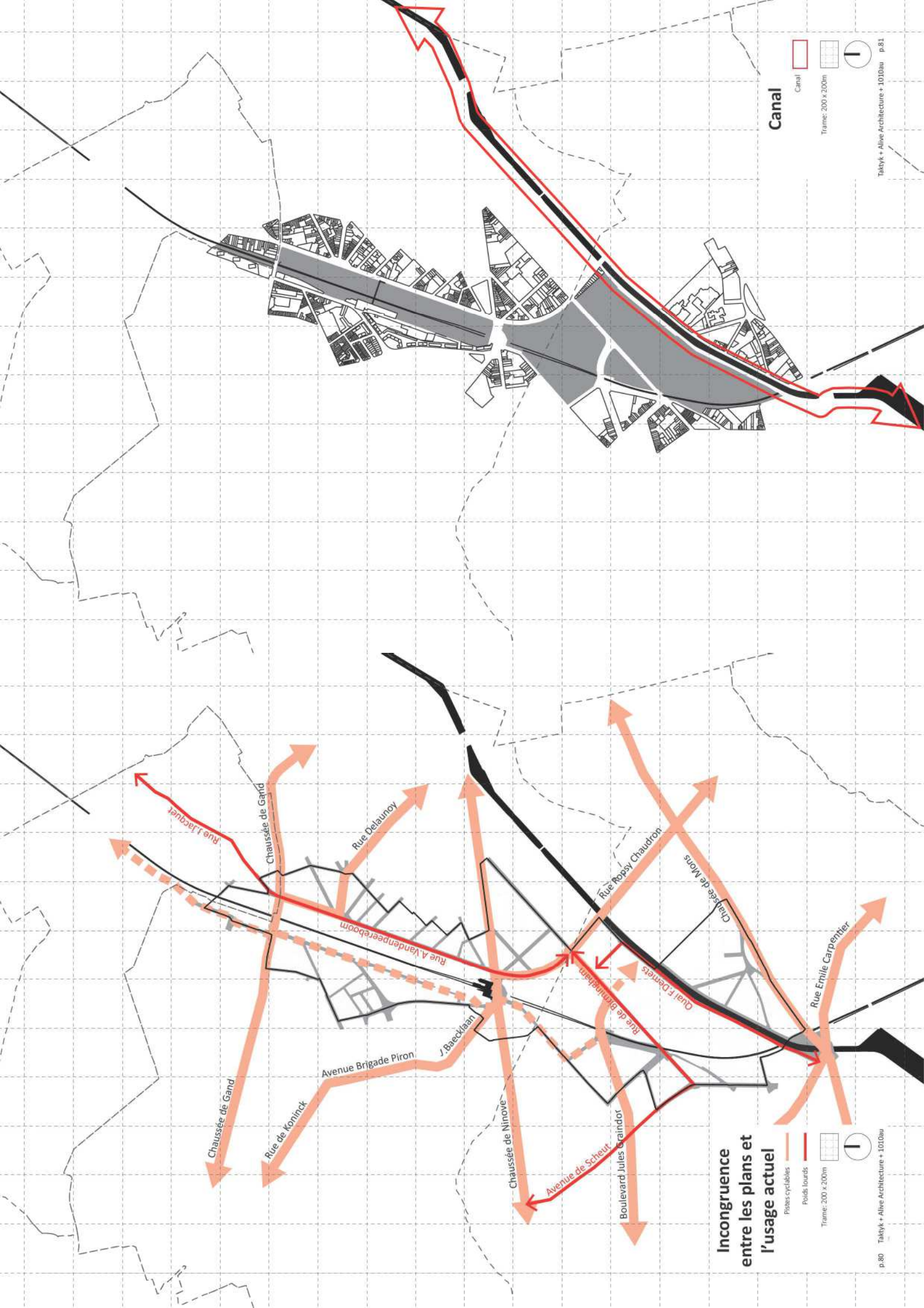
Frame: 200 x 200mm

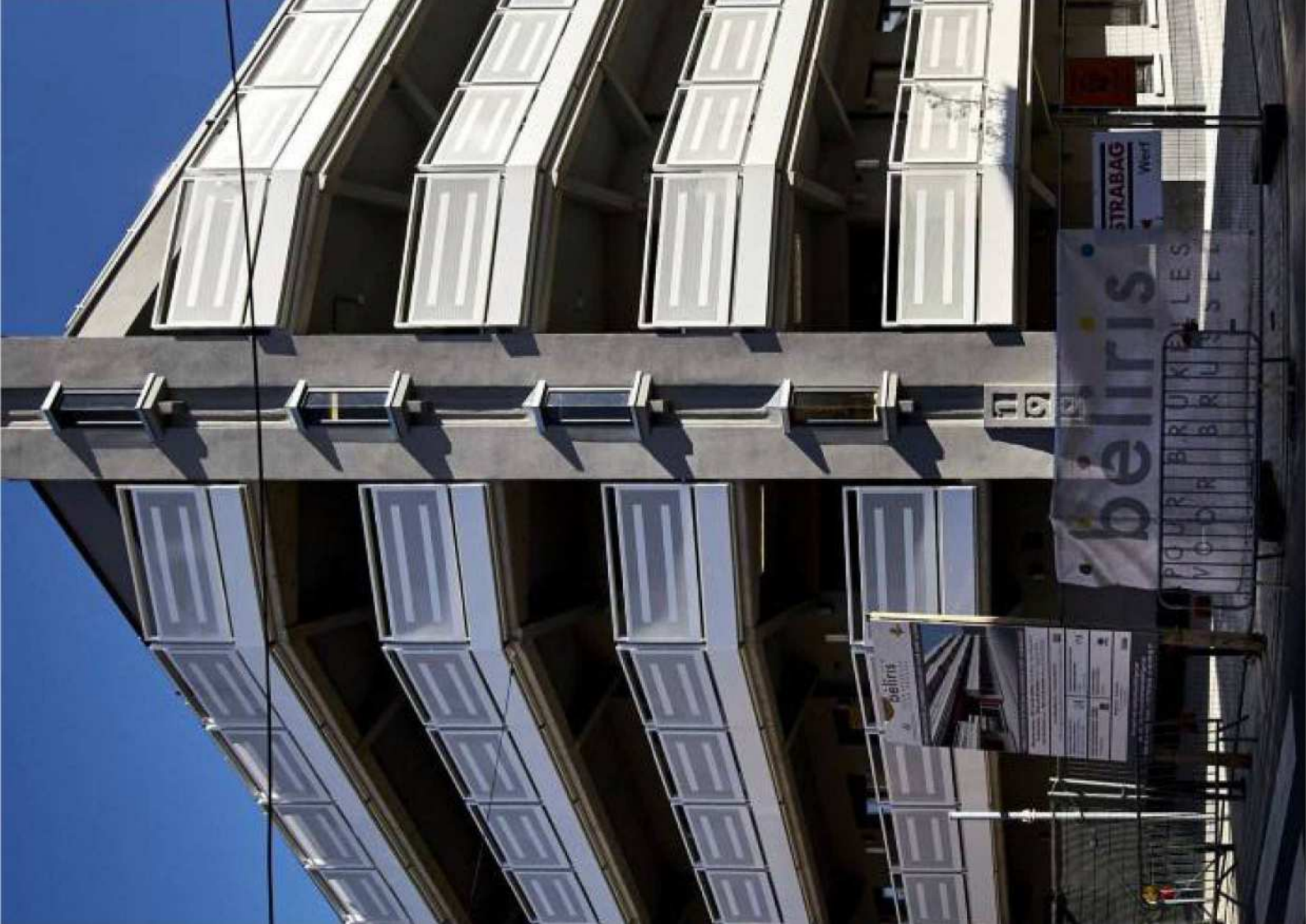
Source: Atmosyn, 2013

p.78

Taktyk + Alive Architecture + 1010au

Taktyk + Alive Architecture + 1010au p.79





INVENTAIRE DES OPÉRATIONS DE RÉNOVATION URBAINE ET DES PROJETS DES ACTEURS SECTORIELS ET DU PRIVÉ

Dans ce chapitre nous allons inventorier les projets de rénovation urbaine menés par les pouvoirs publics ainsi que ceux sectoriels et privés. La décision d'analyser tous ces projets ensemble dérive des objectifs définis dans le « Plan Guide » (MSA + IdeaConsult, 2013) pour ce nouveau outil que le CRU représente et qui consisterait à chercher des synergies entre les différents acteurs actifs dans la transformation de la ville en vue notamment d'augmenter l'effet levier de quelques-unes de ces opérations. De plus, nous allons revoir quelques études réalisées ou en cours qui ont contribué à façonner l'image de cette zone d'étude.

RENOVATION URBAINE

On ne voyait sur la carte existante de droit que les périmètres des CQ Duchesse de Brabant au nord et Goujons-Révision au sud (1999-2003), tandis que les cartes de l'inventaire peuvent témoigner d'une sorte d'explosion du nombre de CQ: Chimiste (2001-2005), Heyvaert (2002-2006), Lemmens (2007-2011), Canal Midi (2010-2014), Écluse St. Lazare (2008-2012), Rives Ouest (2007-2011), ainsi que de COD, lancés en 2010, comme celui de Koekelberg historique et du Scheut (2011-2015), ou plus récemment celui de Petite Senne (2014-2018). Nous constatons que la partie est a fait l'objet de nombreuses opérations, où quelques périmètres se chevauchent amplement. Cependant, sur la partie ouest nous ne discernons que le COD Scheut, dont une partie de sa programmation est encore en train d'être réalisée : comme la rénovation de Grand Scheut ou le réaménagement de la place Henri de Smet et de ses rues adjacentes par Belliris.

CQ Chimiste (2001-2005)
16,5 mill budget
30 logements
5 projets socio-économiques

CQ Heyvaert (2002-2006)
10,5 mill budget
19 logements (dont les logements sur le coin de Marmont – Ninove, finalement finalisés par le CLT en 2015)
8 projets socio-économiques (dont la construction du hall de sports – maison du quartier sur le Canal, complétée en 2008)

CQ Aumale-Wayer (2005-2009)
10,8 mill budget
20 logements
26 m² de panneaux solaires
Ciermes contenant 5.000 litres d'eau de pluie
50 m² de toitures vertes
12 projets socio-économiques

CQ Lemmens (2007-2011)
8,4 mill budget
22 logements
45 m² de panneaux solaires
Ciermes contenant 37.000 litres d'eau de pluie
1 potager 1 crèche (32 places)
34 arbres plantés
11 projets socio-économiques (dont le gardien du parc et le guichet social de la Plaine de Liverpool, un projet aussi pay-sager)

CQ Rives Ouest (2007-2011)
12,7 mill budget
55 logements
2 crèches (84 places)
155 m² de toitures vertes
10 projets socio-économiques (dont l'aménagement du parc récréatif Menin avec équipement de proximité qui vient d'être finalisé)

CQ Écluse St. Lazare (2008-2012)
12,9 mill budget
79 logements
55 m² de panneaux solaires
Ciermes contenant 24.800 litres d'eau de pluie
1 crèche (36 places)
9 arbres plantés
509 m² de toitures vertes
8 projets socio-économiques (dont un jardin récréatif avec un pavillon et un espace extrascolaire dans le Jardin Quatre Vents)

CQD Canal Midi (2011-2014)
14,8 mill budget
34 m² de panneaux solaires
Ciermes contenant 5.000 litres d'eau de pluie
95 potagers
1155 m² de toitures vertes
11 arbres plantés
13 projets socio-économiques (dont le restaurant social en cours de réalisation aux abords de la tour des Goujons)

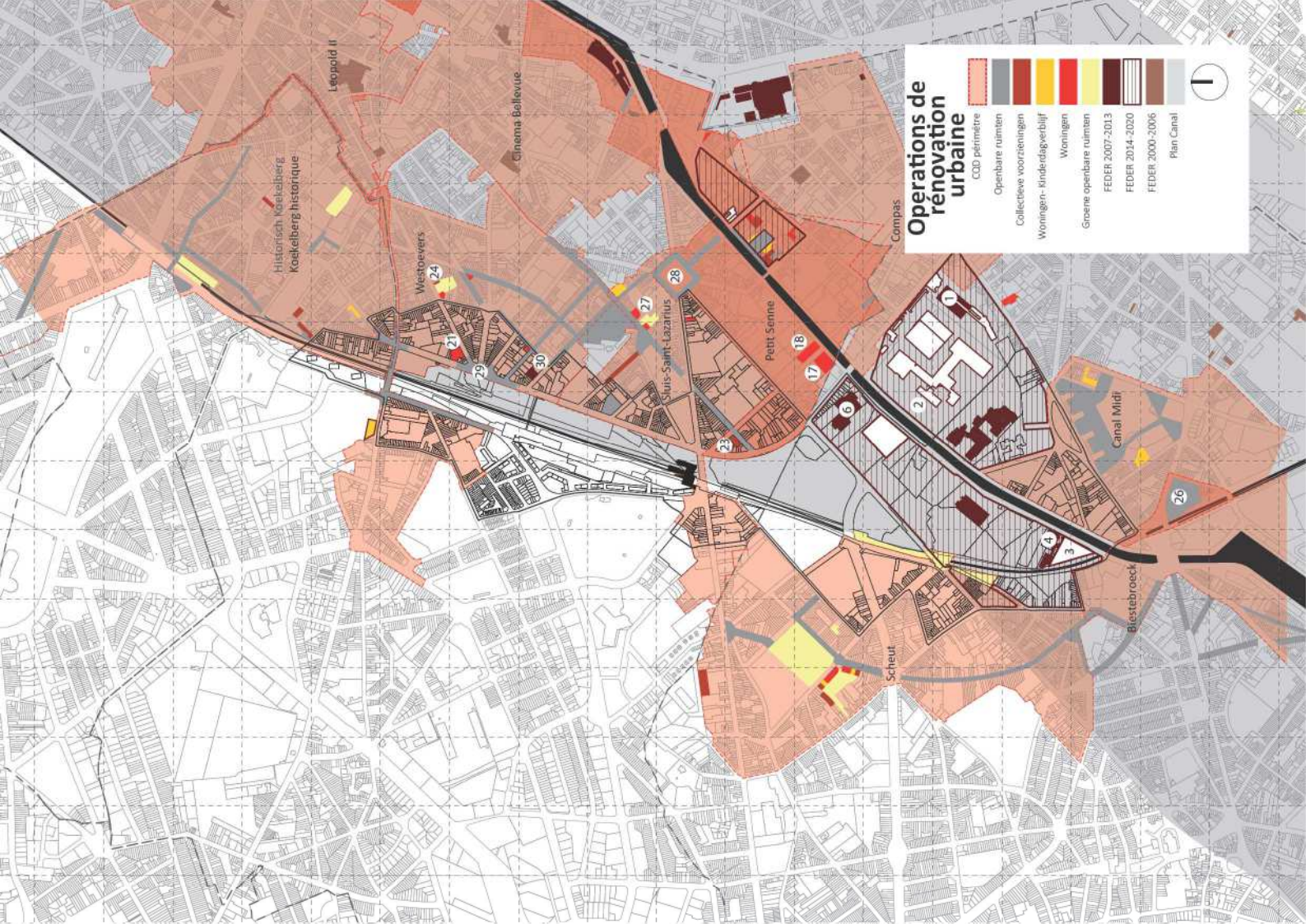
CQD Koekelberg historique (2011-2015)
17,2 mill budget
2 crèches (80 places)
1 centre polyvalent dédié aux activités culturelles
Allée 28 (cheminement pour piétons, potagers, etc.)

CQD Scheut (2011-2015)
16,5 mill budget (programme réadapté 2013)
41 logements
2 crèches (103 places)
15 projets socio-économiques (entre autres le potager Verheyden et la coordination de projets verts PermaScheut)

CQD Compas (2013-2017)
14,6 mill budget
5 logements
1 crèche (80 places)
20 projets socio-économiques (dont le développement d'un coin préparé ou mini-déclétre sur la rue de la Rosée)

CQD Petite Senne (2014-2018)
15 mill budget
35 logements
1 crèche (72 places)
11 projets socio-économiques (dont un labo de langue jouxtant la halle du Jardin d'Hiver)

CQD Biestebroek (2015-2019)
15 mill budget
31 logements
1 crèche (49 places)
11 projets socio-économiques (entre autres l'École du Nord – Manufacture d'art)



Opérations de rénovation urbaine



ACTEURS SECTORIELS ET DU PRIVÉ

Par rapport à la carte du Plan Guide reprise précédemment, peu de choses ont été modifiées. Outre la rénovation du parc Marie-Losé et la rénovation de l'ensemble de logements Cour Saint Lazare, tous deux à charge de Beliris (numéro 14 et 15 sur la fiche de projets), la rénovation et amplification de l'hôpital Sainte Anne-Saint Rémi (CHIREC), nous retrouvons à peu près les mêmes tâches. La STIB est encore occupée à valoriser ses installations :

- sur le site Apollinaris (numéro 16 sur la fiche de projets), construction d'un nouveau dépôt de signalisation ;
- sur la rue d'Enghien, actualisation du dépôt tram pour les 'boa' et construction d'un nouveau parking pour les employés ;
- sur le coin de la rue de Birmingham et Graindor, zone de pique-nique privative et projet de verdurisation ;
- sur le site des ateliers centraux à Jacques Brel, projet long terme d'interconnexion entre les dépôts métro des lignes 1-5 et 2-6, et projet mixte intégrant des nouveaux ateliers à des logements et équipements descendants vers le quai Dénets.

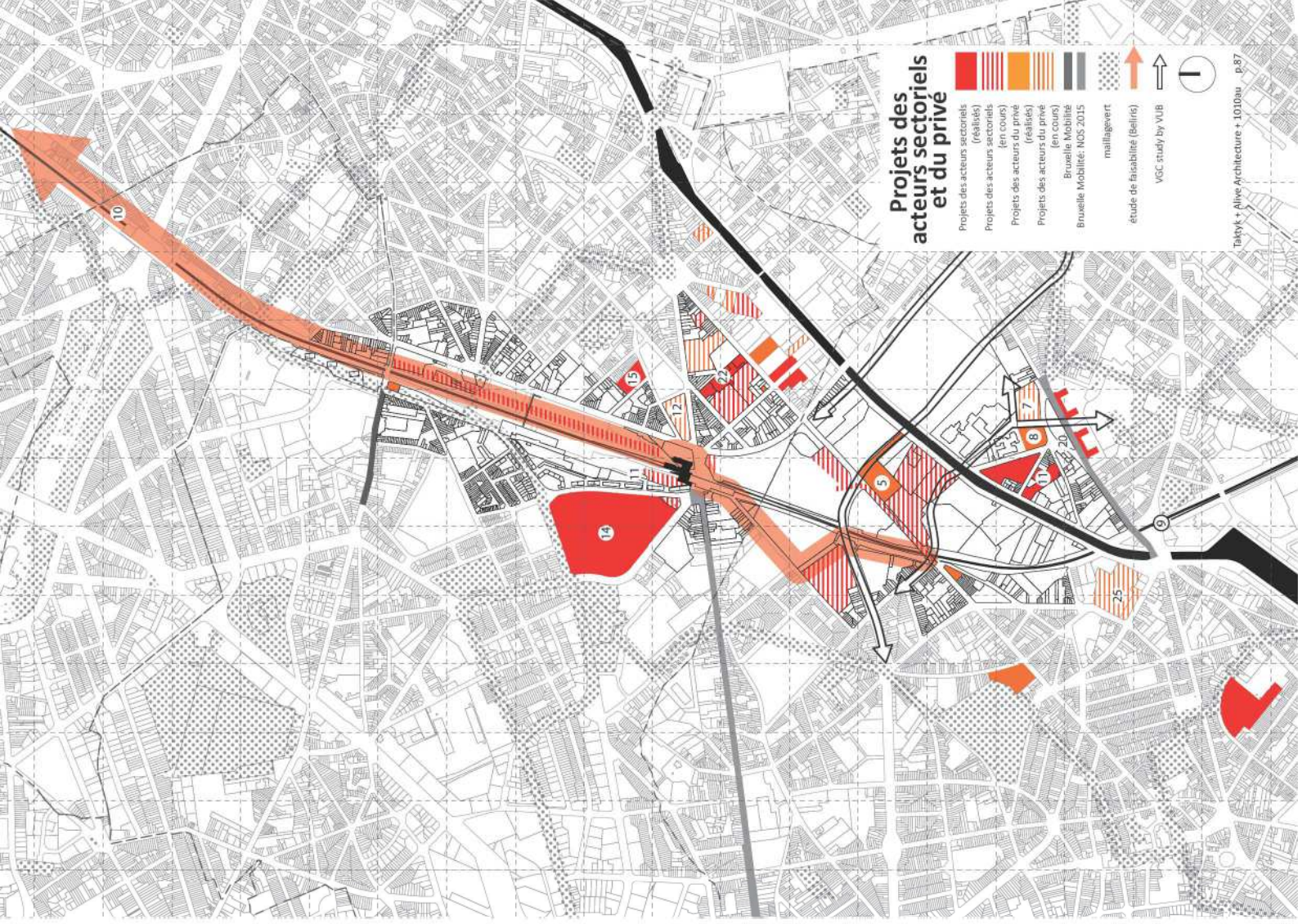
CityDev a complété trois projets : un projet mixte (numéro 22 sur la fiche de projets) un autre de logements sur la rue de Birmingham, et un projet de l'autre côté du Canal, sur le quai de l'Industrie. Ainsi que la SLRB, un autre projet de logements sur la rue de Birmingham également. En fait, cette rue a témoigné une activité foncière croissante après le bouclage du métro, tant pour les promotions de logements que pour des ateliers ou bureaux.

Quant aux projets du privé, celui d'EKLA, mené par RE-VIVE sur un site jouxtant l'ancienne brasserie Vanderhevel (numéro 12 sur la fiche de projets) est celui qui a reçu plus d'écho dans la presse locale. D'autres projets, comme la Marine sur le but du

quai Dénets, ne parviennent pas à aboutir. Concernant le développement manufacturier et commercial, le projet de fabrique de coques à charge de Vivacqua sur la rue de Birmingham et les anciens ateliers Renault transformés en surface commerciale bon marché. Pour finir, le Campus Imelda – Saint Jean, en cours de rénovation, permettra d'élargir leur offre pédagogique secondaire.

Sur les deux cartes suivantes sont représentées les deux études faites pour le tracé de la promenade cyclo-piétonne L28 par Bruxelles Environnement (en 2013 et 2014). La première étude pour le passage de la promenade cyclo-piétonne hésitait entre deux tracés (à l'ouest et à l'est de la ligne 28) dans la friche ferroviaire de la gare de l'ouest. Dans cette étude, des alternatives par la voirie avaient déjà été envisagées, la première passant par la rue Verheyden et la seconde par la rue James Ensor puis par l'avenue François Malherbe. Dans une dernière étude effectuée par le bureau AGORA, la ligne 28 s'arrête au niveau de la rue de Birmingham.

En 2014, le bureau MSA a réalisé un schéma opérationnel autour de la ligne 28 reprise dans la troisième carte. Ce schéma plus détaillé précise certains tracés déjà évoqués dans l'étude de Bruxelles Environnement. L'axe structurant apparaît ici à l'est de la ligne 28 au niveau de la friche ferroviaire de la gare de l'ouest. L'alternative par la voirie au niveau de la rue Verheyden est également précisée. Au sud, au niveau du canal, le schéma propose une traversée. Nous observons également dans les opérations principales une volonté de mailier les larges îlots industriels situés au sud de la gare de l'ouest et de créer des connections au-delà du canal.



Projets des acteurs sectoriels et du privé

- Projets des acteurs sectoriels (réalisés)
- Projets des acteurs sectoriels (en cours)
- Projets des acteurs du privé (réalisés)
- Projets des acteurs du privé (en cours)
- Bruxelles Mobilité
- Bruxelles Mobilité NOS 2015
- maillagevert
- étude de faisabilité (Beliris)
- VGC study by VUB



Etude ligne 28 - Agora IBGE

- Proposition de tracés
- Connexion RER vélo
- Hypothèses de liaison
- Trame: 200 x 200m

Promenade cyclo- piétonne - IBGE

- Proposition de tracés
- Alternative par la voirie
- Trame: 200 x 200m



Propriétés publiques

- Domaine de la commune de Molenbeek-Saint-Jean
- Domaine de la fabrique d'église de la paroisse dante-barthe à Molenbeek-Saint-Jean
- Domaine du centre public d'action sociale de Molenbeek-Saint-Jean
- Domaine de logement Molenbeeklois
- RBC
- Domaine du CPAS Bruxelles - Bruxelles OCMW
- Fondation community Land Trust Brussels
- Domaine de Sibella
- STIB/MIVB
- Domaine de la CBE / VIAQUA
- Domaine de Bruxelles-Propreté
- Domaine de la SDRB
- Domaine du Erasmusgesschool Brussel
- INFRABEL
- Domaine de la fabrique d'église la paroisse notre-dame du sacre-cœur à Anderlecht
- Domaine de la commune d'Anderlecht
- SNCEB



Schéma opérationnel ligne 28 - MSA

- Maillage vert - axe structurant
- Nœuds - opérations principales
- Opérations annexes
- Trame: 200 x 200m



TYPES DE BÂTIMENTS RÉALISÉS ET ESPACES PUBLICS EXÉCUTÉS

Bruxelles connaît depuis une quinzaine d'années une dynamique résidentielle renforcée, corollaire à sa vitalité démographique. Au total, entre 2004 et 2015, environ 3.800 logements supplémentaires ont été créés en moyenne par an en Région bruxelloise (Ananian, 2010). Entre 2011-2015, autour de 200 logements ont été rénovés dans le périmètre et ses alentours et 500 nouveaux logements ont été réalisés dont la moitié par le marché privé. Dans la même période, 1673 logements (total rénovation et construction) dans le cadre des Contrats de Quartier Durables. Les logements construits ou rénovés sur le site représentent donc à peu près 25 % de l'activité total des CQD, mais moins d'un 5 % du total qui s'exécute chaque année en RBC.

Néanmoins, d'importantes carences ont souvent été remarquées, surtout dans la construction de logement social et dans le manque d'actions innovantes pour éviter la dégradation du stock immobilier. Dans ce périmètre, deux aspects appellent particulièrement notre attention : la lenteur des opérations de construction de logement (7 années en moyenne entre la définition du projet et sa réalisation, même pour des opérations relativement modestes de 4 à 8 logements), peut être due à une insuffisance de la part des sociétés de logement à maîtriser le foncier. Le deuxième à avoir avec une déconnexion entre les demandes identifiées et ce qui est offert (voir à ce pro-

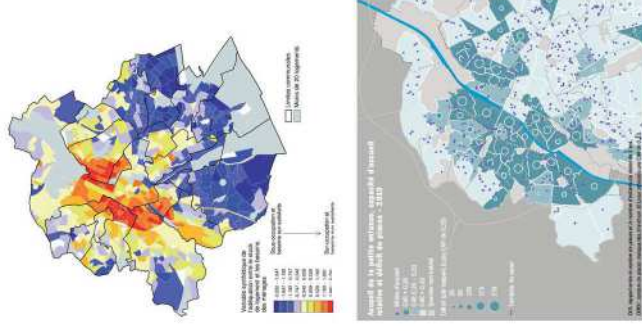
pos le projet BIRS7 ou EKLA), peut-être par cause d'un discours de revitalisation qui vise la mixité sociale comme une solution majeure aux problèmes de pauvreté et de cohésion de ces quartiers (Brussels Studies, juin 2016).

Quant aux équipements, un effort énorme de mise-à-jour des demandes pour l'enfance a été fait, pas seulement en termes de places pour la petite enfance et l'enfance (numéros 17, 18 et 23 sur la fiche de projets), mais également en termes de travail de rue, appui scolaire, service garderie et zones de jeu. Des continuités vertigineuses ou pavées entres les quartiers morphologiques et quelques nouveaux espaces publics ont été réalisées. Encore une fois, la même question par rapport aux délais dans leur exécution et leur adéquation aux demandes et usagers sur place.

CONTRASTE AVEC LES DEMANDES ACTUELLES

En dépit des investissements réalisés ou en cours vu précédemment, 66 millions euros investis dans cette zone entre 2011-2015, dont la moitié approximativement a été dédiée à la construction de logements et d'équipements, une carence persiste tant en matière de logements (carte en haut, reprise de Cahiers de l'IBSA 2010, « Projections démographiques 2010-2020 ») que d'équipements dédiés à la petite enfance (carte en bas, reprise de la publication de l'ADT, Atlas Canal) et aux jeunes. La situation d'urgence que connaît la Région face à la pression démographique ainsi que, ces derniers temps, la menace du terrorisme islamiste, amènent les pouvoirs publics à se mobiliser et à concentrer leurs efforts dans la création de nouvelles places scolaires (extension ou construction neuve) et d'accueil de la petite enfance, de logements ainsi que dans l'amélioration et contrôle de l'espace public.

Source : Atlas Canal (ADT/ATO, 20XX) ; Cahiers de l'IBSA : Projections démographiques 2010-2020 (2010) ; presse nationale (De Standard, Le Soir, BRUZZ).





Espaces publics
exécutés et
prévus

- Espace publique (réalisés)
- Espace publique (en cours)
- Mailagevert
- Rue (réalisés)
- Rue (en cours)
- étude de faisabilité (Beliris)

Bâtiments réalisés
et prévus

- Logements
- Mixte
- Equipements
- Infrastructure - production
- ZEI/MU
- Trame: 200 x 200m

Les projets réalisés et prévus dans le CRU03

1. Foodnet
Construction d'une halle, un espace couvert de quelques 7.000 m² de surface marchande et 12.300 m² au total, avec une ferme sur le trottoir, Budget FEDER 2007-2013 et RBC (Tot. 24,2 mil.) dans le cadre du Masterplan Abattoir 2020 (ORG).

2. Manufakture Abattoir
Remplacement de l'abattoir actuel et le développement d'une infrastructure compacte avec entrepôts sur une partie non développée du site. Budget FEDER 2014-2020 et RBC (Tot. 10 mil.).

3. Parc à conteneurs régional
Construction d'un nouveau centre régional de recyclage Parc pilote (intégration environnementale de l'infrastructure, intégration d'une recyclerie, d'un circuit didactique...) par l'Agence Bruxelles Propreté, site situé le long du Quai Demets à Anderlecht, non loin du Pôle Recy-K. Budget FEDER 2014-2020 et RBC (Tot. 3,8 mil.).

4-Port Sud/COOP
Reconversion d'une ancienne meunerie comme centre d'entreprises (5.000 m²) avec un restaurant et un Centre de Découverte et d'Innovation.

5-Vivaqua
Usine de production de coques pour rehablir le réseau d'égouttage. Projet prévu en 2 phases. La phase 1 portée par VIVAQUA correspond à la construction de l'usine à coques sur le site ZEMU. La phase 2 qui sera portée par la SAU correspond à la construction des bâtiments le long de la rue de Birmingham ainsi d'un liaison pour modes doux entre la rue de Birmingham et le quai Demets.

6. Ecopole Recy - K
Conversion d'un ancien site industriel dans centre de recyclage électrique.

7. Site Renault
Reconversion de deux grands garages inexploités appartenant à Renault, situés le long de la Ch. de Mons, en appartements et magasin Lidl. Les coques à double courbure en béton, réalisées ca. 1963 comme couverture des ateliers, seront préservées.

8. Ecole d'art et maréchalerie
Construction d'un espace compact scolaire entouré de verdure réalisé par le réseau neerlandophone GOI (éducation publique).

9. RER
Réseau Express Régional ferroviaire circulant avec une fréquence de 2-3 trains/heure dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles. Prévu pour 2015, avec un point d'arrêt confirmé dans la Gare de l'Ouest et un autre en étude à Cureghem.

10. Réseau RER-Vélo
Construction de 13 pistes cyclables, l'une le long de la L28 et une autre le long du canal.

11 Campus Infrabel
Construction d'un campus de formation Infrabel.

12. EKLA
Rénovation par Re - Vive du site voisin à l'ancienne brasserie Vandenberg. EKLA prévoit l'érction d'un parc public, d'une école pour 200 élèves, d'une crèche pour 50 enfants, de 43 logements conventionnés, de 48 logements pour étudiants, de 107 logements privés, de 500 m² de bureaux, d'un hôtel 2 étoiles (138 chambres) et de 2 commerces de proximité. Soit un total d'environ 25 000 m² de bâti, sans compter les 185 places de parking en sous-sol, sur une superficie de 6.000 m².

13. PPAS Gazometre
Fournit un espace vert au niveau du BESIX.



tronique, informatique et de matériel de bureau. Budget FEDER 2007-2013 et RBC (Tot. 5,3 mil.).

14. Marie - Josépark
D'une superficie de plus de 6 hectares, ce parc, inscrit sur la liste de sauvegarde du patrimoine bruxellois, alterne pelouses, drèves et massifs boisés. On y trouve aussi 3 étangs et quelques arbres remarquables. Budget BELURIS (Tot. 1,2 mil.).

15. Cour Saint-Lazare
Lors de la rénovation par Beliris du complexe de logements sociaux Court Saint-Lazare, 83 maisons sociales ont été adaptées aux normes énergétiques actuelles. Il a également été déployé sur des installations d'une salle polyvalente, des stations-nement vélos ... et la refonte de la cour. Budget BELURIS (Tot. 14 mil.).

16. Anciens entrepôts Apollinaris
Construction d'équipements pour l'entretien des infrastructures et la signalisation par la STIB.

17. Quai de Mariamont 21 - 22
Projet privé qui prévoit la construction de commerces et d'une crèche.

18. Quai de Mariamont 57
Construction passive mixte composée d'une école primaire pour 450 élèves et 13 logements sociaux par la municipalité de Molenbeek.

20. Place Albert Ier
Rénovation des bâtiments du Foyer Anderlecht et de l'espace public autour.

21. Etangs Noirs / Vandepoereboom
Construction de 13 logements sociaux par l'outil Community Land Trust.

22. Rue de Birmingham 57
Développement résidentiel mixte de 39 logements combinés avec 4.500m² pour les activités professionnelles. Budget: PPP CityDev et BESIX.

23. Rue d'Enghien 51
Réalisation de 11 logements sociaux et garderie.

24. Menin/Etangs Noirs
Construction de sept logements sociaux, combinés avec un espace public pour la région et une aire de jeux.

25. Marina
Projet de logements combinés avec des espaces pour les hôtels libres, une crèche, un hôtel de 116 chambres avec un parking souterrain et fournit également un plan d'eau.

26. Parc Crickx
Construction d'une aire de jeux pour enfants et éclairage public associé à la recherche sur l'amélioration de l'accès et un redécorer complète.

27. Jardin Quatre Vents
Construction d'un jardin pour l'école locale et les résidents et le logement social.

28. Place de la Duchesse
Réorganisation du trafic qui réduit l'impact des voitures et stimule la mobilité douce. Rénovation de la place dans l'expansion centrale et des fonctions pour les résidents locaux.

29. Rue Decock 99
Construction de logements sociaux et d'une pépinière.

30. Projet de reamenagement de la Chausse de Gand entre Karreveld et Etangs Noirs
Ce réseau se compose de pistes cyclables droites, plates, avec le moins d'arrêts possible aux intersections. Il est constitué de pistes cyclables le long de chemins de fer (par ex. L28), de voies navigables ou d'autoroutes. Au total, le RER vélo compte 400 km pour 32 routes, dont 15 ont déjà été désignées prioritaires en raison de leur haut potentiel.



Les études dans le CRU03

Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling(GPDO)
Dit document bepaald de globale ontwikkelingsvisie van het Brussels Gewest voor 2020 en 2040, waarin het kanaal geïdentificeerd wordt als 1 van de 6 prioritaire ontwikkelingspelen. Op grond hiervan moeten gewestelijke middelen gedurende 10 jaar gefocust worden op dit gebied.

Brussel Metropool 2040
Deze studie vormt een grootstedelijke visie op lange termijn uit gekoppeld aan strategische projecten op korte en middellange termijn. 3 teams werken in hun projecten het Kanaalgebied uit als strategische as op lokaal, regionaal en metropolaan niveau.

Het Kanaalplan
Dit plan bepaalt operationele aanbevelingen voor de ontwikkeling van een gedragen visie voor de toekomst van het kanaal om zo de bestaande projecten met elkaar te verbinden. Deze concrete acties werden overgenomen in het GPDO.

Conceptstudie stadsvernieuwing-sproject slachthuizen-site en Erasmus Hogeschool Brussel
Deze studie onderzoekt de mogelijkheden van de campus EHB en de Abattoir site i.o.x. het VGC. Er wordt ondermeer onderzoek gedaan naar een westdoorsteek en nieuwe toegangsmogelijkheden voor de markt, geslapeld parkeren en de herprofilering van de kanaalkade

Schéma Opérationnel, ... Kuregem
Deze studie onderzoekt de duurzame stedelijke ontwikkeling van Kuregem aan de hand van 5 projecten waardoor 7 nieuwe locaties ontstaan.

Studie 'Lijn 28' BIM
[-]

Haalbaarheidsstudie voor Lijn 28 tussen Ossegem en Jacques Brel
Haalbaarheidsstudie voor Beliris voor de aanleg van fiets- en wandelpromenade langsheen spoorlijn 28, dat aansluit op het fiets-GEN. lbron: studie ADT-ATO, p.83)

Geniteseenweg
Herinrichting van de Geniteseenweg, Markering van een fietsroute in uitvoering en een studie voor de toevoeging van fietsroute. (bron: BXL Mobilité)

Strategische nota 'Bergensesteenweg'
Studie naar de mogelijkheden voor zacht verkeer en openbaar vervoer op de Bergensesteenweg.

Strategische nota 'Ninoofsesteenweg'
Studie naar de mogelijkheden voor zacht verkeer en openbaar vervoer op de Ninoofsesteenweg.

Het GEN - netwerk en het transportplan NMBS
I.k.v. de uitbouw vna het GEN - netwerk voorziet de NMBS bijkomende treinnitten, op de lijn 50 Aalst- Zottegem, langs de spoorlijn 28.

Tram De Lijn
De aanleg van een tram wordt onderzocht, die de intermodaliteit van het Weststation verhoogt, in de Ninoofsesteenweg, maar krijgt geen prioriteit van de Vlaamse Regering.

Studie 'Regionale Parking'
Onderzoek naar de mogelijkheden van parking op regionale grond.

Metropolitan Landscapes
Onderzoek o.l.v. de Vlaamse Bouwmeester naar de mogelijkheden en kwalitatieve ontwikkeling van open ruimte in het Brussels Gewest en de rand.

Regionale Masterclasses Re-work, End of Line and Bridges
Academische masterclasses die de mogelijkheden tot ontwikkeling in de Kanaalzone onderzoeken

IABR Atelier Brussels Productive Metropolis
Ontwerp Onderzoek over potenties van OGSO - gebieden binnenden de kanaalzone

Berlage Instituut Brussels Capital
eee

MSA Ontwerp Onderzoek voor MVB donkies voor de reconversie van de MVB depots langs de Birminghamstraat
Studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de MVB depots.

OVAM: analyse van stedelijke stromen bedoelt om nieuwe economische activiteiten in verband met de circulaire economie te stimuleren
[-]

Masterplan Abattoir
Studie waarin de economische ontwikkelingsmogelijkheden van de site Abattoir, in relatie tot zijn directe omgeving, wordt onderzocht.

Forum Abattoir
Medium waarin de lopende ontwikkelingen van de Abattoirsite worden onderzocht

Masterplan Kanaal(BUUR en Idee-Consult)
[-]

Definitiestudie Weststation(ADT-ATO)
Diagnostiek en analyse van de bestaande situatie aan het Weststation met onderzoek naar de potenties en ambities van de site.



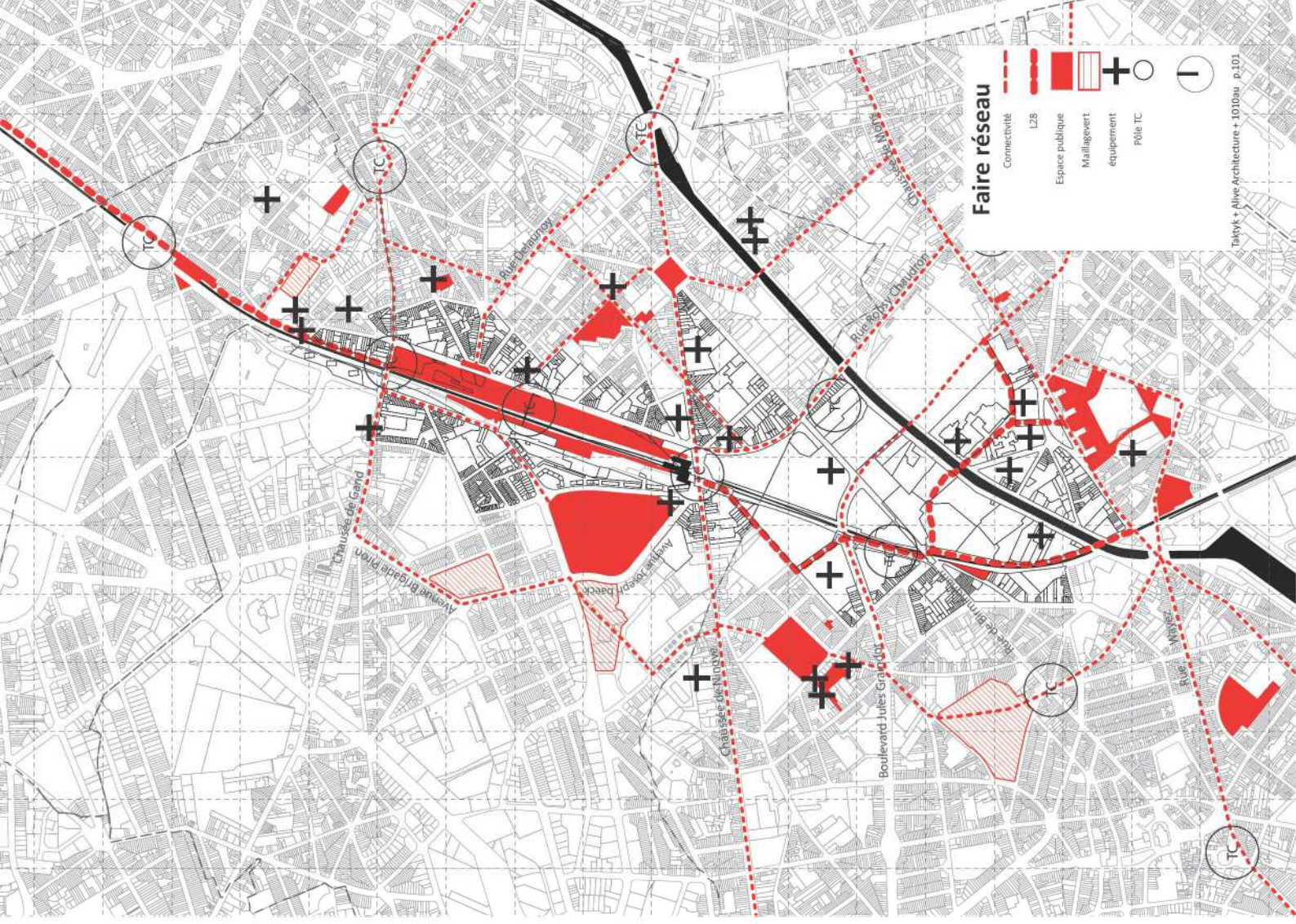
SYNTHÈSE

Inventaire de projets

EFFET LEVIER : Une des questions le plus importantes que le « Plan Guide » (MSA + IdeaConsult, 2013) veut changer dans les politiques de rénovation à Bruxelles c'est le gaspillage de ressources, phénomène qui a été fréquemment évoquée lors des évaluations faites dans le passé des opérations de rénovation urbaine. Comme le document l'explique et au contraire de ce qui est arrivé jusqu'à présent, il s'agit de « créer un effet levier au travers d'une multitude d'actions portées sur le territoire. »

SYNERGIES : Un autre aspect important identifié dans le « Plan Guide » est la nécessité de trouver des synergies entre les différents acteurs qui participent directement ou indirectement à la rénovation. Si d'habitude les investissements se font de façon non nécessairement coordonnée, que ce soit dans le temps ou dans le type de programmation, il s'agit ici de renforcer ou compléter ces opérations entre elles, et de les mener conjointement afin de trouver des synergies et/ou des complémentarités entre les opérateurs concernés.

FAIRE RÉSEAU : Étonnamment, les projets réalisés ou en cours de réalisation touchent rarement à la question du maillage de la ville constituée des quartiers, avec ses besoins d'espaces qualitatifs et de services de proximité, aux dynamiques métropolitaines qui s'y fauillent notamment à travers des gares métro et tram.





CADRE DE VIE

ESPACE OUVERT

Surface non bâti très importante
Espace public du CRU = système viaire
Friche ferroviaire, espace vide majeure du CRU

A l'intérieur du périmètre du CRU, on constate que la majeure partie de l'espace est non-bâti. La surface bâti ne représente que 37 % de la surface totale du CRU.

La surface non-bâtie représente 63 % de la surface totale du CRU. En revanche, seulement 22,9 % de la surface du CRU est réservé à l'espace public.

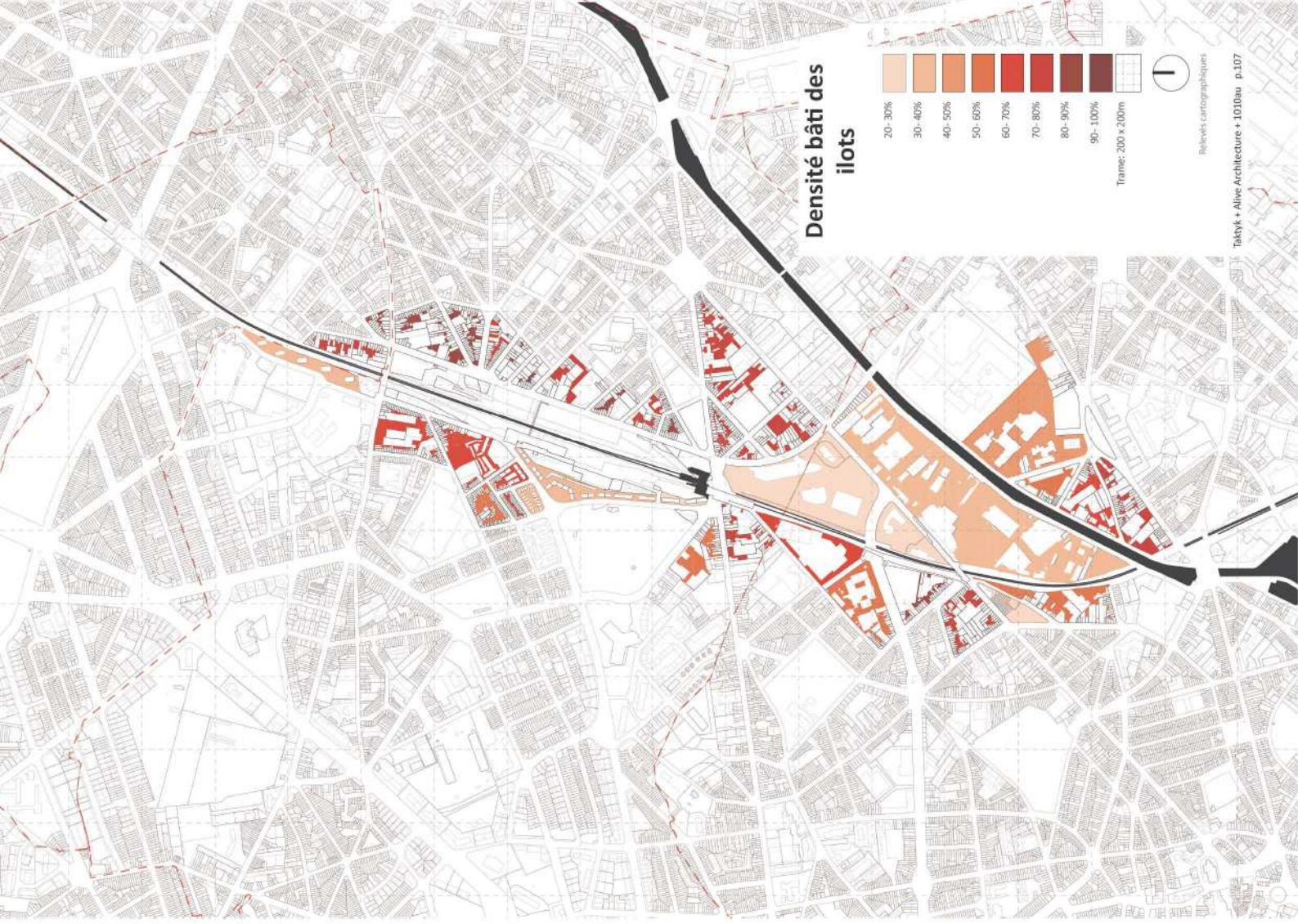
Cet espace public est constitué quasi-exclusivement de voiries. Il est intéressant de noter que la friche ferroviaire a une place très importante dans le CRU, une place centrale, et sa surface non-bâti représente presque 10 % de la surface du CRU.



DENSITÉ BÂTI DES ILOTS

Hétérogénéité du bâti: 3 franges urbaines
 Tissu ancien Molenbeekois
 Tissu "moderne"
 Tissu industriel

La ligne ferroviaire présente au cœur du contrat de rénovation urbaine souligne des bords de ville, des franges urbaines. En observant les différences de densité, l'hétérogénéité des îlots, on reconnaît trois typologies de franges urbaines. Un tissu ancien Molenbeekois très dense, de petits îlots, un tissu d'habitation "moderne" moins dense et un tissu industriel situé au Sud-Est de la ligne 28 qui présente des îlots très grands et peu bâtis..



QUALITÉ DES INTÉRIEURS D'ÎLOTS

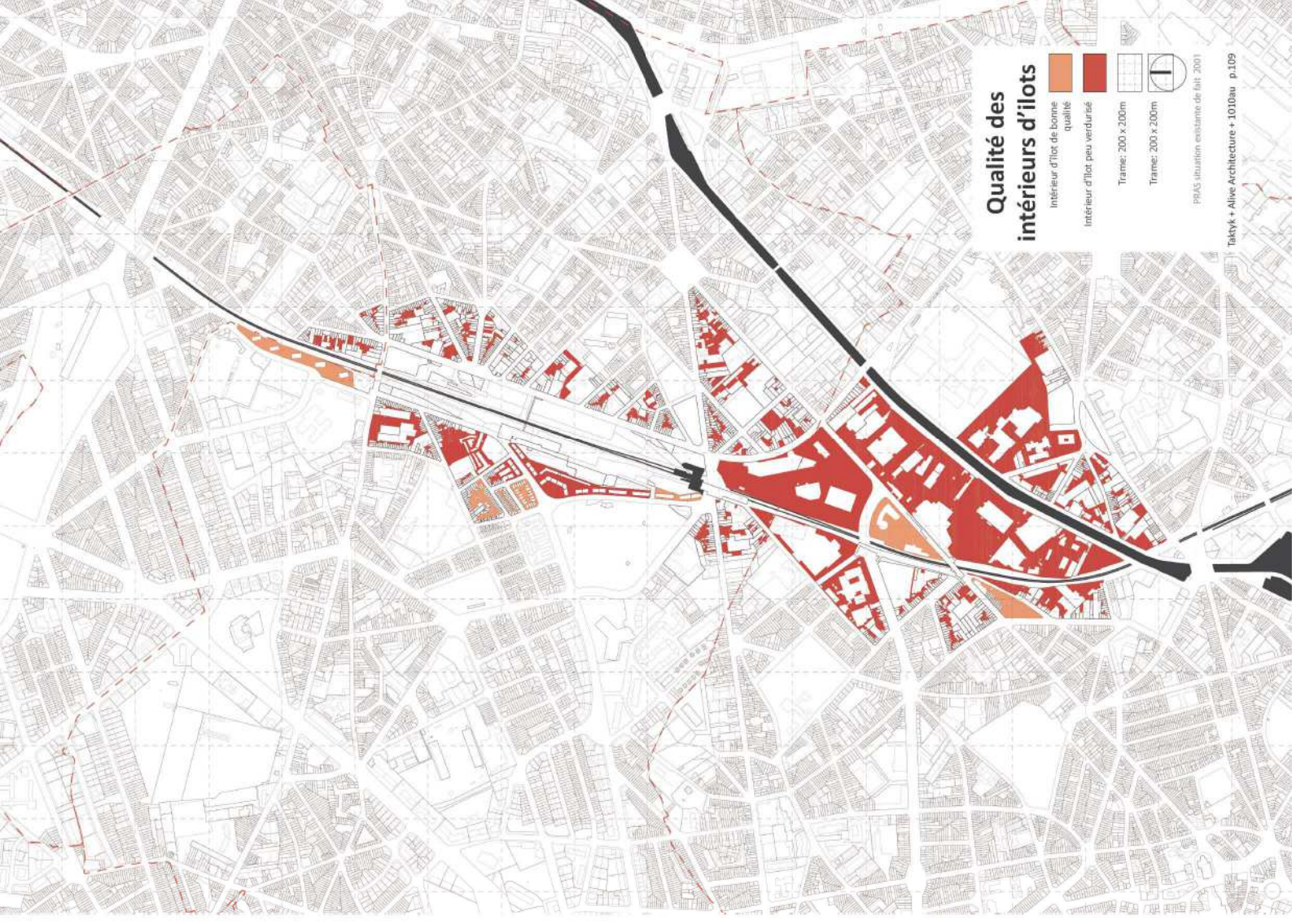
Des intérieurs d'îlots très minéralisés

Au nord du périmètre, on observe des quartiers plutôt résidentiels. Le PRAS renseigne des zones d'habitation, des zones mixtes... Les îlots sont plutôt petits et densément bâtis. Cela explique que peu d'intérieurs d'îlots puissent être qualifiés comme étant de bonne qualité. Au Sud du périmètre, on trouve principalement des zones d'entrepôts en milieu urbain, des zones d'industries urbaines et des zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public. Les parcelles sont beaucoup plus vastes et assez faiblement bâties. Pourtant, les îlots sont peu verdurisés et n'apparaissent donc pas dans la situation existante de fait du PRAS comme étant de bonne qualité.

On repère dans le périmètre du contrat de rénovation urbaine quelques intérieurs d'îlots de bonne qualité. C'est le cas de l'îlot de la société Nestlé au sud du périmètre, ainsi que l'îlot lui faisant face le long de la rue de Birmingham.

La parcelle accueillant les ensembles de logements sociaux au Nord du CRU est également de bonne qualité.

Il est étonnant de trouver à côté de la gare de l'ouest un intérieur d'îlot accueillant deux barres de logements sociaux qui apparaissent comme de bonne qualité. L'îlot suivant sur lequel sont implantés les autres barres de logements est inscrit lui comme intérieur d'îlot peu verdurisé.



Qualité des intérieurs d'îlots

Intérieur d'îlot de bonne qualité

Intérieur d'îlot peu verdurisé

Trame: 200 x 200m

Trame: 200 x 200m

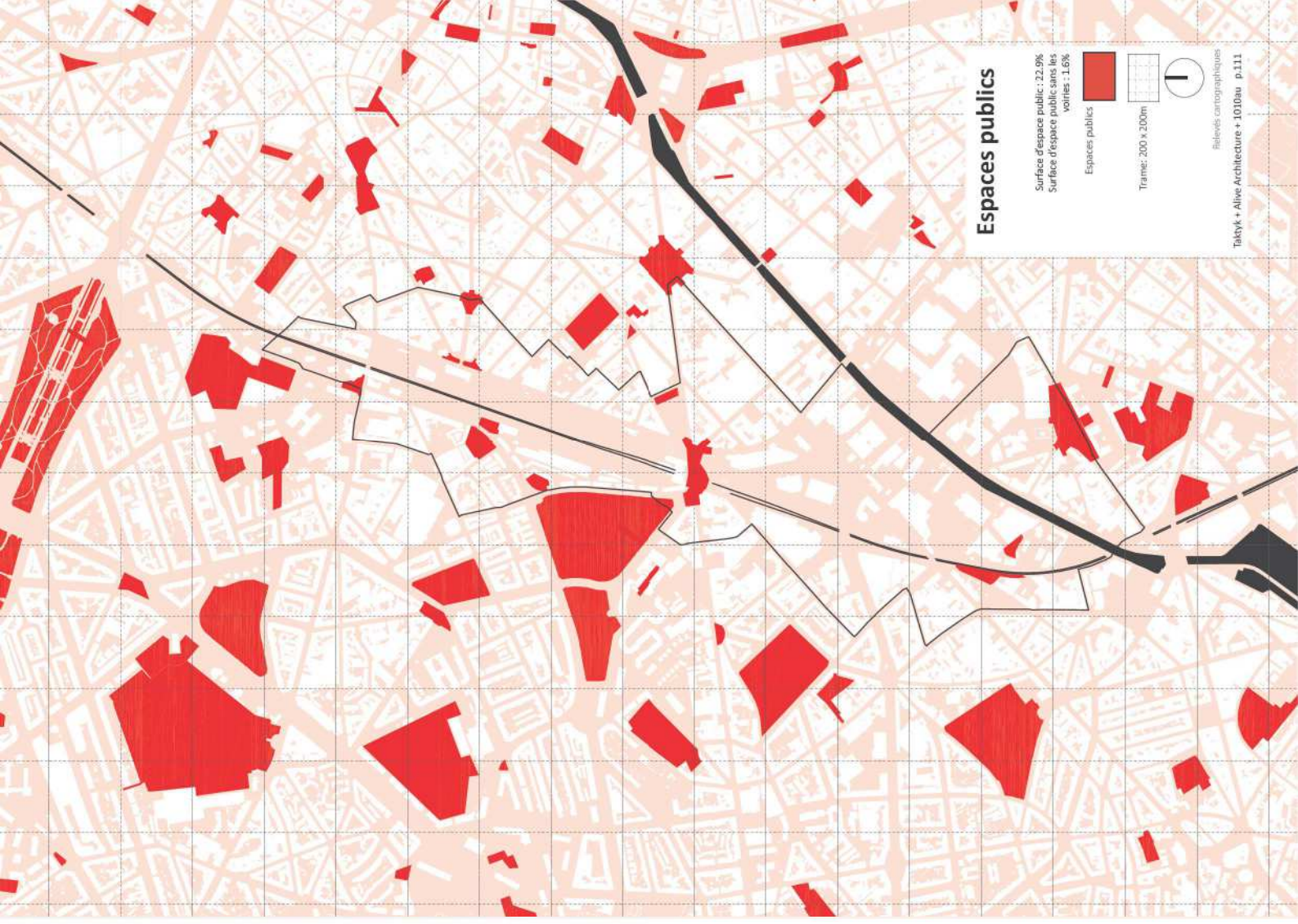
PRAS situation existante de fait 2001

ESPACES PUBLICS

Nombre important d'espaces publics autour du périmètre du CRU
Une dualité est - ouest

A l'intérieur du périmètre du CRU, on constate que mis à part le réseau viaire, il n'existe que très peu d'espaces publics.

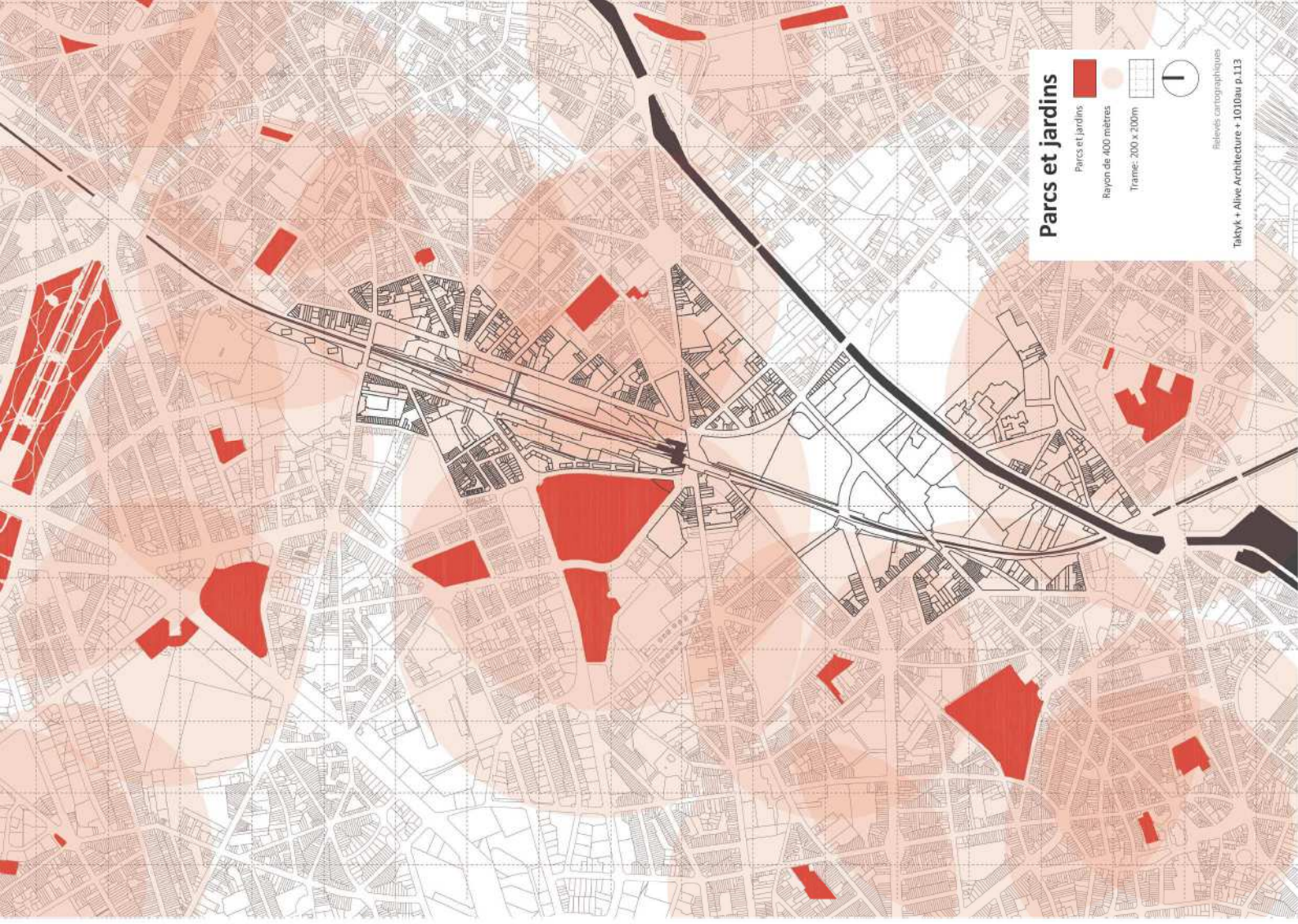
En revanche, on trouve à proximité du CRU un nombre relativement important d'espaces publics. Une dualité entre les espaces publics situés à l'ouest de la ligne 28 et ceux situés à l'est est flagrante. Si à l'ouest, on observe de grands espaces, à l'est les espaces publics sont plus petits et souvent très minéralisés.



PARCS ET JARDINS

Un réseau important de parcs et jardins principalement situés à l'Ouest de la ligne ferroviaire.
Aucun espace vert public dans le périmètre du CRU

Sur ce site très minéralisé, on constate une absence d'espaces verts publics à l'intérieur du périmètre du CRU. En revanche, à proximité de ce périmètre, se développe un réseau de parcs et jardins. Les parcs majeurs de ce réseau se situent à l'ouest de la ligne ferroviaire. L'épaisseur du périmètre du CRU peut permettre de connecter les bords de ville à ce réseau d'espaces verts.



PLACES

Accessibilité des places dans un rayon de 400 mètres

A l'est de la ligne 28, les espaces publics sont principalement des places urbaines minéralisées. Ces places sont des centralités urbaines, des lieux d'échanges et de rencontres.

Des places stratégiques sont présentes dans et à proximité du périmètre. Le square Albert le long de la chaussée de Gand, de même que la place de la duchesse et la place de la gare de l'Ouest le long de la chaussée de Ninove, apparaissent comme des lieux repères du quartier. La dilatation de la rue Alphonse Vandennepeereboom en face de la friche ferroviaire est à observer attentivement car située à un emplacement stratégique, au cœur du périmètre du CRU.



Places

Places et squares

Rayon de 400 mètres

Trame: 200 x 200m



Rélevés cartographiques

Taktik + Alive Architecture + 1010au p.115

POTAGERS

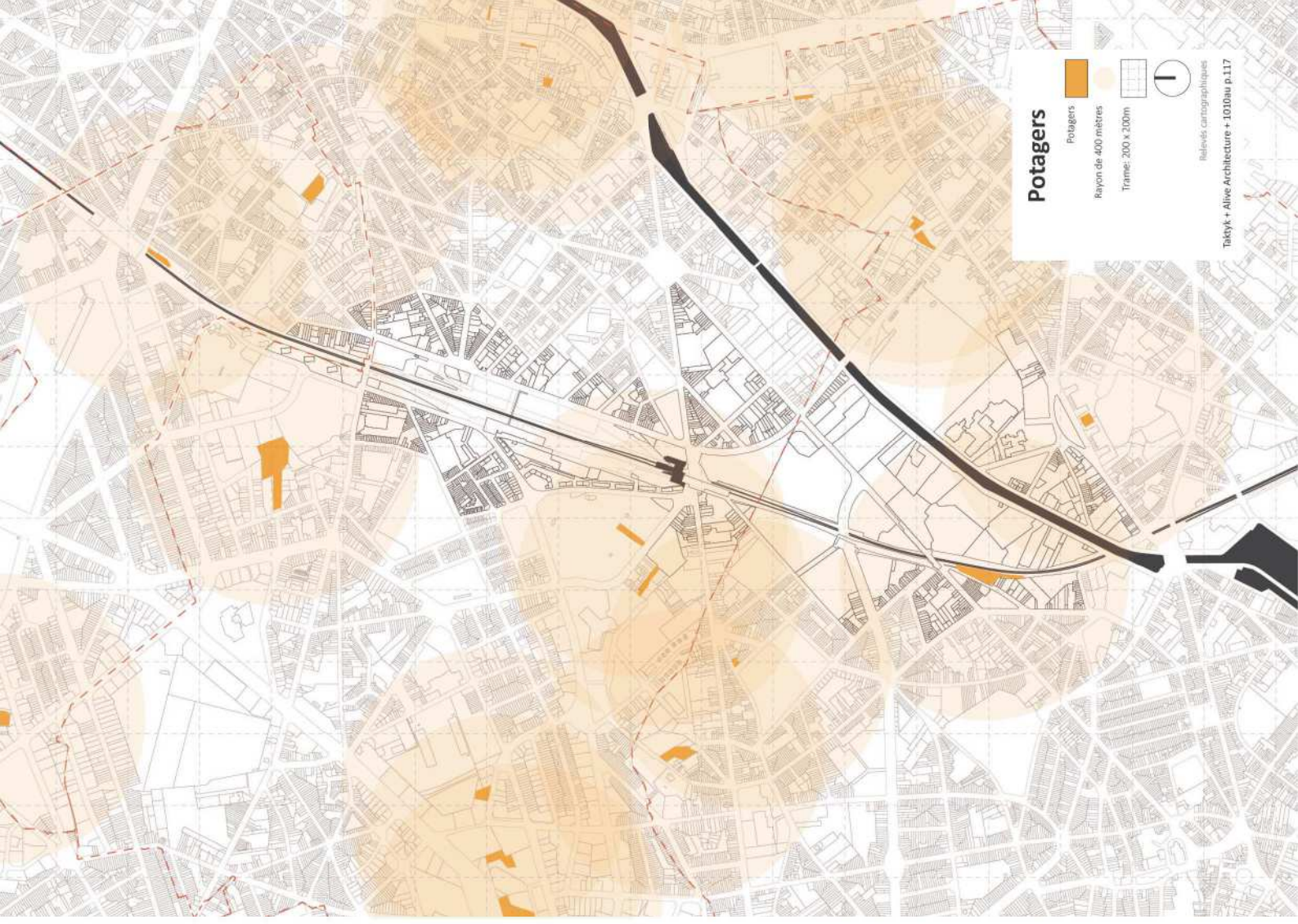
Des potagers à proximité du CRU à l'ouest de la ligne 28
Une série de potagers qui s'étendent le long de la vallée du Maelbeek

Quelques potagers sont implantés autour et dans le périmètre du CRU. Les plus proches se situent principalement à l'ouest de la ligne 28.

Ces potagers nous semblent importants en tant qu'outil de ressources dans les quartiers plutôt précarisés que sont les franges urbaines. De plus, dans ces quartiers où cohabitent de nombreuses communautés, ils apparaissent comme des lieux de rencontres et d'échanges.

Vers l'ouest, une série de potagers s'étend le long de la vallée du Maelbeek et soulignent l'accès vers la vallée productive (voir étude Metropolitan Landscape).

Dans le cadre de la stratégie Good Food ces potagers sont importants et pourraient être renforcés. Cette stratégie vise "à développer une alimentation saine, de qualité, de proximité basée sur les circuits courts..." et à favoriser et augmenter la production alimentaire locale et durable.



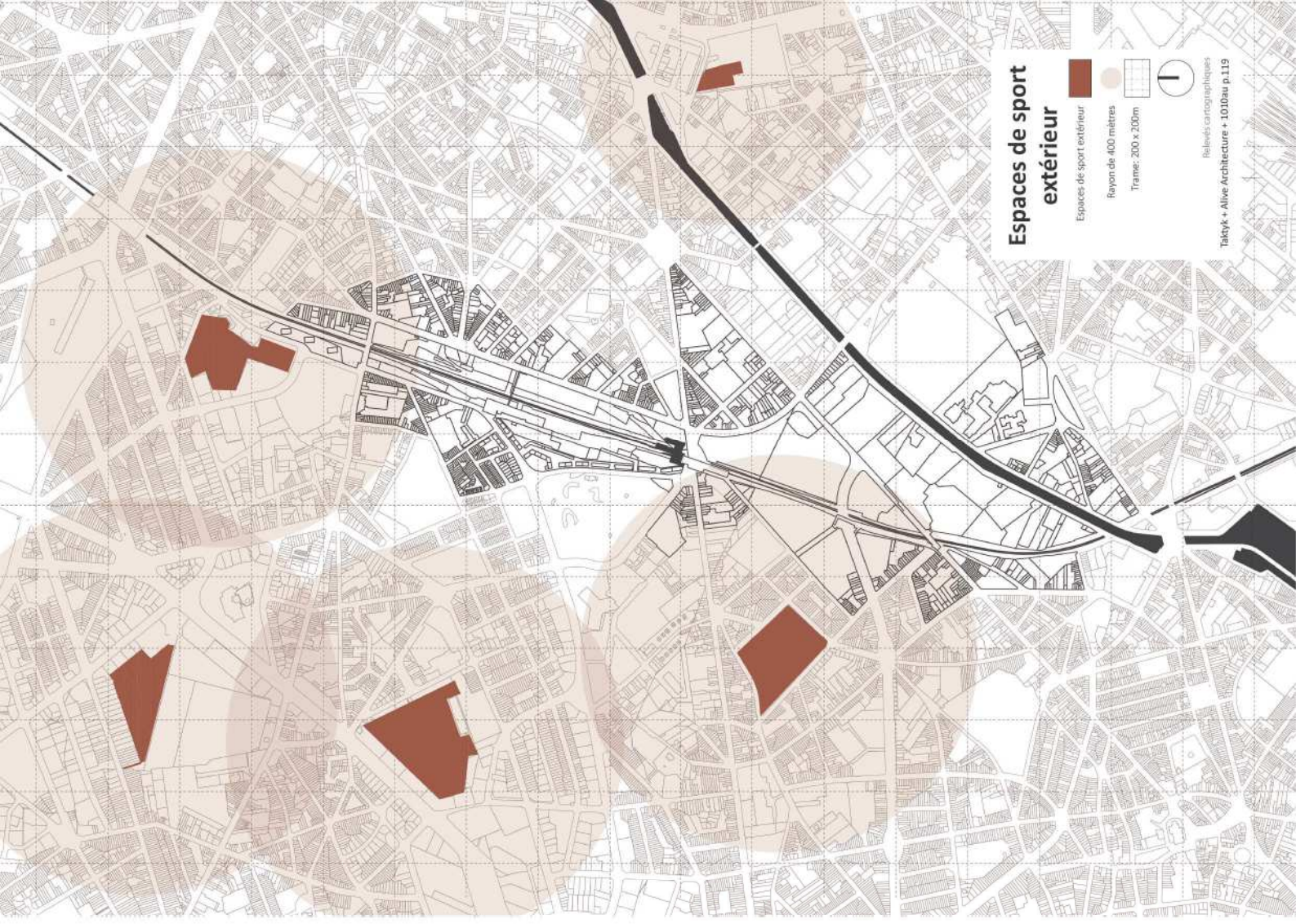
ESPACES DE SPORT EXTÉRIEUR

Des espaces de sport situés à l'ouest de la ligne ferroviaire

Des espaces de sport existent autour du périmètre, ils sont assez peu nombreux et comme les parcs publics sont situés à l'ouest du périmètre du CRU. Dans les quartiers à l'est de la ligne 28, la population, plus jeune que dans les quartiers à l'ouest doit y avoir accès. Il semble donc important de faciliter les traversées de la ligne ferroviaire afin de les connecter à ces espaces publics.

Les parcs et jardins autour du périmètre accueillent également des pratiques sportives. Ces espaces publics sont également majoritairement implantés à l'ouest de la ligne 28.

La plupart des espaces sportifs autour du périmètre sont accessibles via des abonnements. Ces abonnements limitent l'utilisation pour les populations précarisées du CRU. Les aires de sport 'informels' type agora space, terrain de pétanque, ouverts à tous et gratuits sont donc très importants.



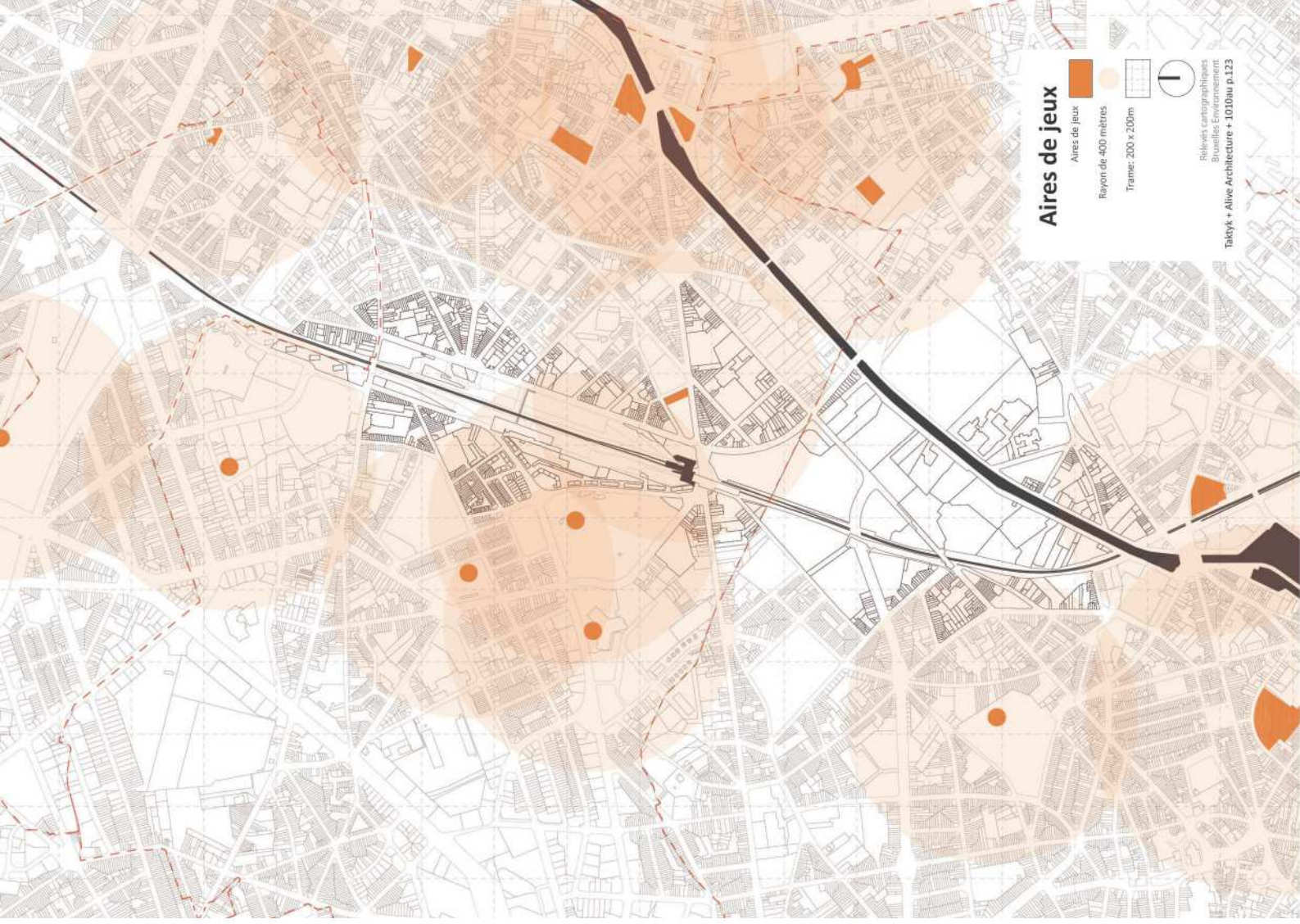
AIRES DE SPORT



AIRES DE JEUX

Des aires de jeux peu nombreuses et éloignées du CRU. Surtout concentrées autour du canal.

Peu d'aires de jeux existent dans ou autour du CRU. La plupart sont situées à l'est (assez loin) à proximité du canal. En revanche, à l'ouest de la ligne ferroviaire, l'important réseau de parcs et jardins accueillent les jeux des enfants et des jeunes habitants dans les quartiers du contrat de rénovation urbaine.

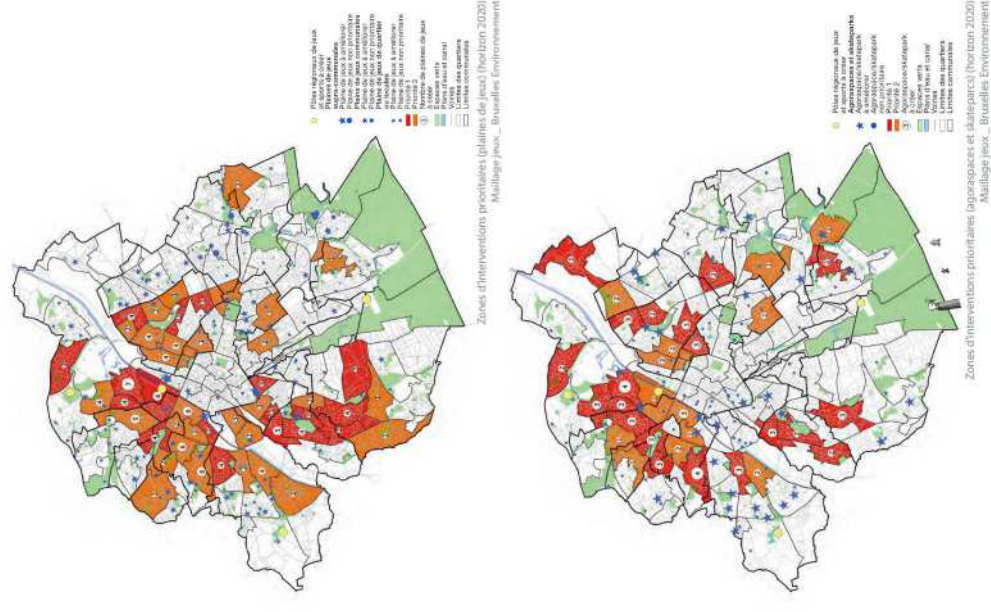


MAILLAGE JEUX

Bruxelles environnement a analysé l'offre en aires de jeux dans la région de Bruxelles Capitale et a défini des objectifs pour le déploiement d'un maillage jeux.

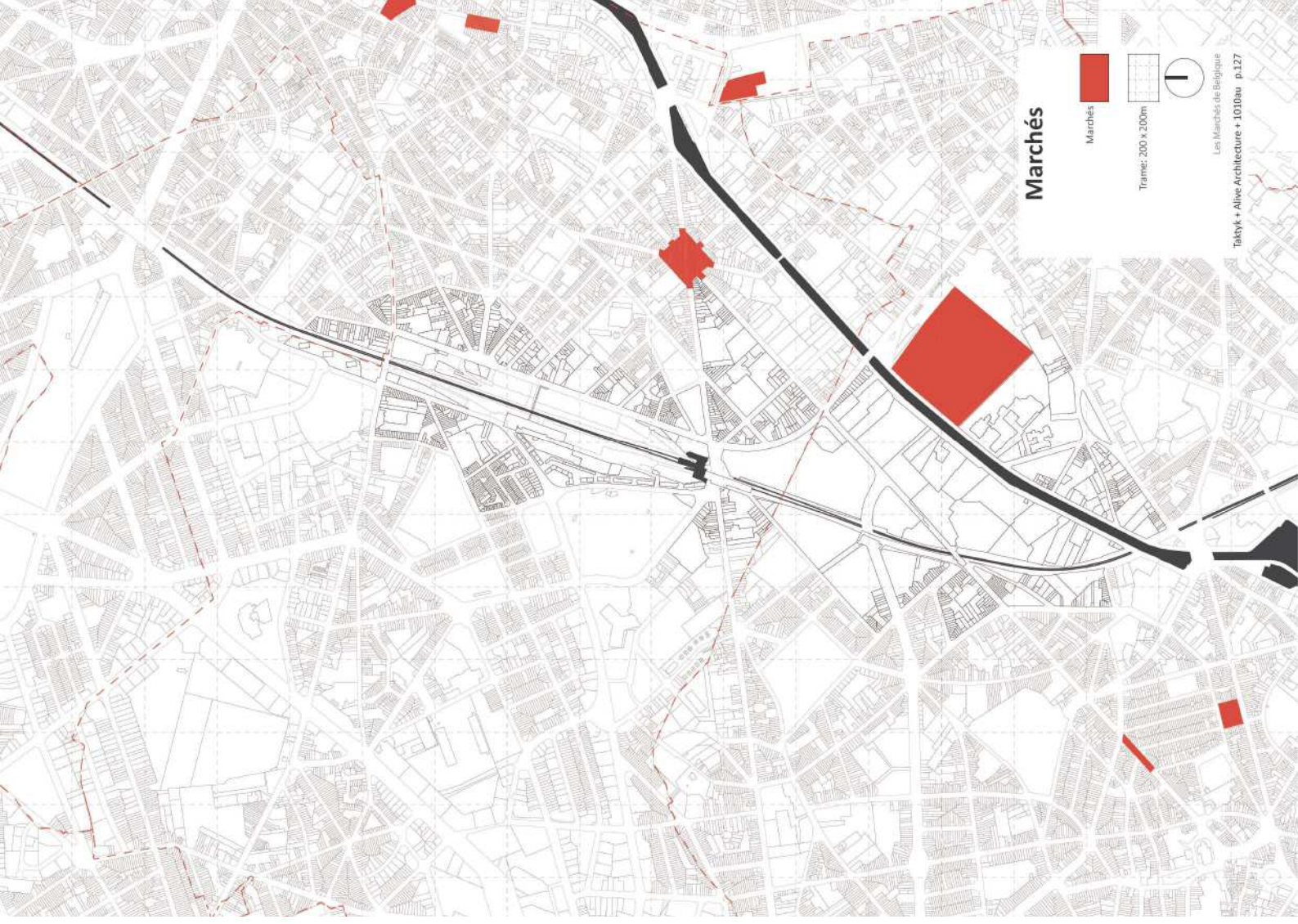
"Ce Maillage Jeux vise à accroître, à équilibrer et à dynamiser les fonctions ludiques dans l'espace public en vue de répondre plus adéquatement à la demande d'un public jeune grandissant. Des équipements de dimension régionale sont également prévus. Une attention particulière du Maillage Jeux est de veiller d'une part à la bonne intégration paysagère des équipements et à stimuler d'autre part des aménagements qui, sans que des équipements spécifiques soient installés, offrent un degré de ludicité intrinsèque (par ex. une simple pelouse permet les jeux de ballon)".

Sur les cartes ci-contre, les aires de jeux sont distinguées en fonction du public ciblé (jeunes enfants ou adolescents/jeunes adultes). On observe dans les quartiers bordant la ligne ferroviaire 28 un manque relativement important de plaines de jeux, agoraspaces ou skatepark.



MARCHÉS

Les marchés sont des événements importants de rencontres interculturelles et intergénérationnelles. Les marchés peuvent générer un attrait important aussi bien au niveau local qu'au niveau régional. C'est le cas par exemple du marché des abattoirs d'Anderlecht qui est un marqueur important de la commune d'Anderlecht.



TPOLOGIE D'ESPACES PUBLICS

PARCS ET JARDINS

- 1- Square du Château
- 2- Parc du Karreveld
- 3- Parc d'Elberth
- 4- Parc d'Elberth
- 5- Parc des Muses
- 6- Parc Marie José
- 7- Parc des Fuschias
- 8- Parc Victoria
- 9- Jardin des Quatre Vents
- 10- Parc des Etoiles
- 11- Parc des Etoiles
- 12- Parc de Mulder
- 13- Parc de la Liberté
- 14- Rue du Petit-Berchem
- 15- Square des Libérateurs
- 16- Square de la Liberté
- 17- Square de la Liberté
- 18- Square Albert Ier
- 19- Jardin de la maison de quartier avenue de Scheut
- 20- Jardin du musée du Béguinage et de la Bibliothèque de la M.M. de Nieuwe
- 21- Station de tramway Porte d'Anderlecht
- 22- Station de tramway Porte d'Anderlecht
- 23- Parc de l'Espérance
- 24- Square Jules et Edmond Miesse
- 25- Boulevard de la Révision
- 26- Parc Bospark

PLACES

- 1- Place Mennelens
- 2- Place Henri Desmet
- 3- Place du Chant Alouette
- 4- Place de la Liberté
- 5- Place du métro Osseghem
- 6- Place de l'Ouest
- 7- Place des Quatre Vents
- 8- Place du Coutrai
- 9- Place de la Duchesse de Brabant
- 10- Place de la Liberté
- 11- Espace Paul Henri
- 12- Places des Etoiles
- 13- Place Voltaire
- 14- Place communale de Molenbeek
- 15- Place rue Fin
- 16- Place de la Liberté
- 17- Place de la Liberté
- 18- Croisement rue des Hippocampes et rue du Géomètre
- 19- Place de Ninove
- 20- Place Alphonse Lemmens
- 21- Place de la Liberté
- 22- Place de la Liberté
- 23- Croisement rue de Fiemmes et rue Grisar
- 24- Place Victor Horta
- 25- Place communale de Molenbeek

POTAGERS

- 1- Potager pied d'immeuble
- 2- Potager rue de la Liberté
- 3- Potager Permascheut
- 4- Potager gazomètre
- 5- Potager des chemins de fer Simonis
- 6- Coins jardins de Koekelberg
- 7- Potager avenue de la basilique
- 8- Potager rue de la Liberté
- 9- Potager boulevard Louis Mottewile
- 10- Potager rue du Géomètre
- 11- Potager de la zone humide la laiterie
- 12- Potager de la zone humide la laiterie
- 13- Potager de la zone humide la laiterie
- 14- Potager de la zone humide la laiterie
- 15- Potager face à la station de tramway Albert I
- 16- Potager de l'église Arche de la Gloire de l'Eternel
- 17- Potager Majorielle
- 18- Jardin urbain ASBL La Rue

ESPACES DE SPORT EXTERIEUR

- 1- Stade Henry Pevenage
- 2- Stade communautaire
- 3- Stade communautaire
- 4- Stade Verbiest et Sijpelsberghe
- 5- Stade Charles Van Der Putten

PLAINES DE JEUX

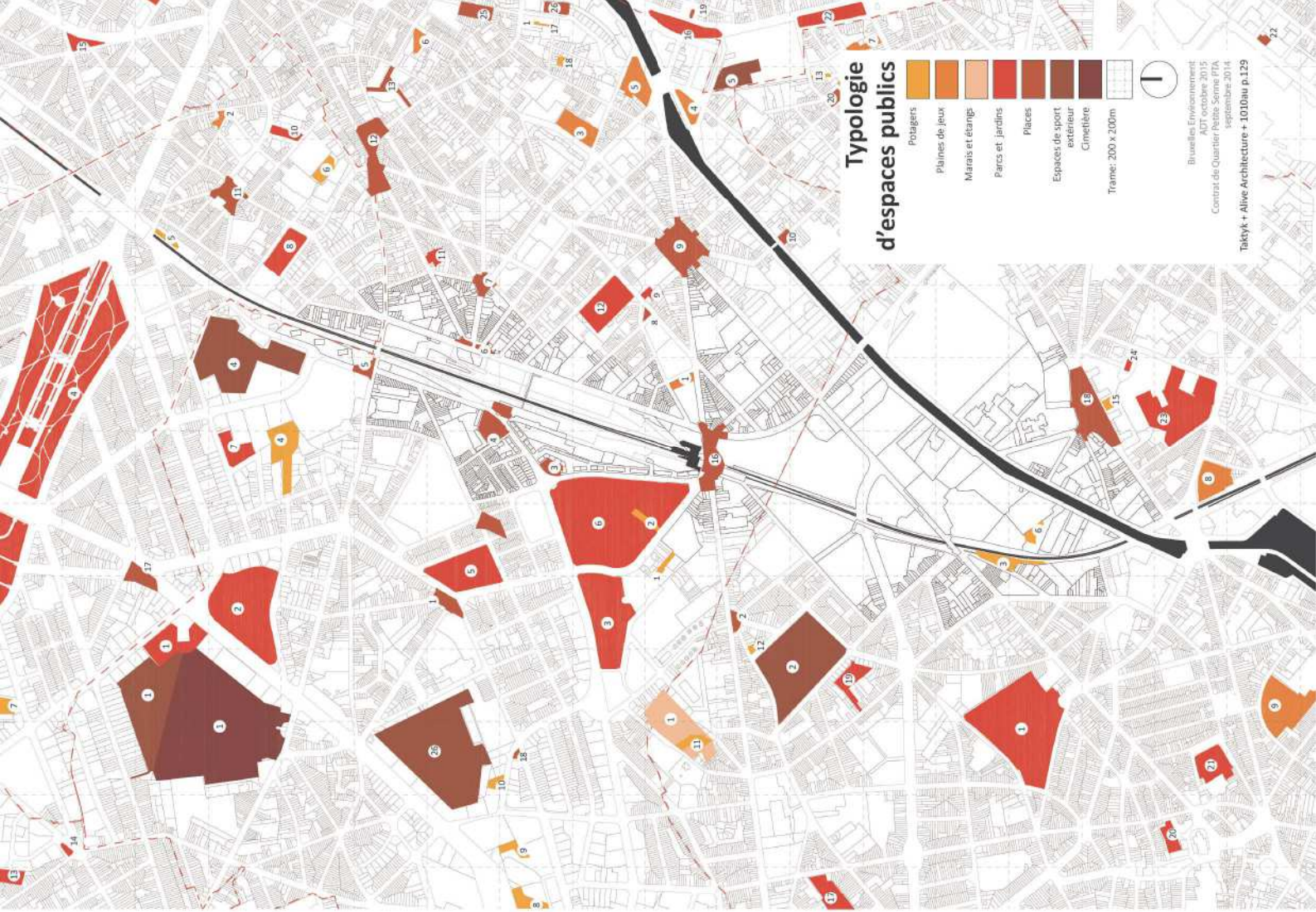
- 1- Parc Vandendriessche
- 2- Plaine de jeux des quatre saisons
- 3- Plaine de jeux des quatre saisons
- 4- Place du Triangle
- 5- Espace Pierron
- 6- Parc Bonnevire
- 7- Parc de la Liberté
- 8- Plaine de jeux Crickx
- 9- Plaine de jeux Rauter

CIMETIERE

- 1- Cimetière de Molenbeek

MARAI ET ETANGS

- 1- Zone humide de la laiterie



Typologie d'espaces publics

- Potagers
- Plaines de jeux
- Marais et étangs
- Parcs et jardins
- Places
- Espaces de sport extérieur
- Cimetière

Trame: 200 x 200m



Bruxelles Environnement
AOT octobre 2015
Contrat de Quartier Petite Seine PTA
septembre 2014

Taktyk + Alive Architecture + 1010au p.129

CARENCE EN ESPACES VERTS

Présence à l'est du CRU d'une très importante zone de carence en espaces verts.

"Eléments d'interprétation :

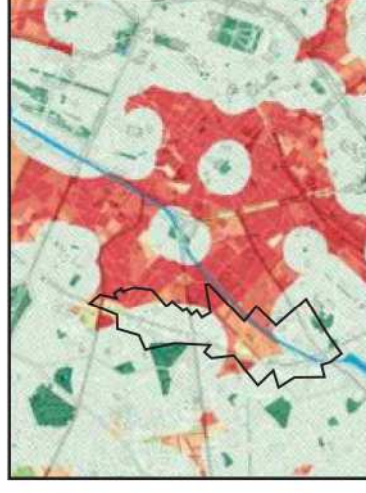
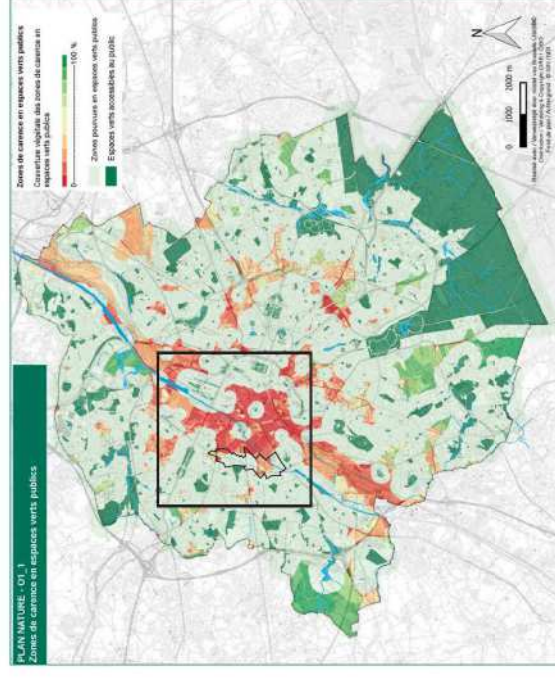
Pour être considérés comme pleinement accessibles au public, les espaces doivent remplir les trois critères suivants :

- o une accessibilité de droit (espace à caractère public) ;
- o une accessibilité de fait ("l'accessibilité ne peut être entravée physiquement) ;
- o un libre-accès.

Seuls sont repris ici les espaces verts publics non majoritairement minéralisés. Les zones de carence en espaces verts publics sont les zones situées à plus de 400 m ou 200 m d'un espace vert accessible au public. Le seuil de 200 m a été appliqué aux espaces verts de superficie inférieure à 1 ha. Le seuil de 400 m a été appliqué aux espaces verts."

<http://www.environnement.brussels/>

A l'est du périmètre du CRU, on constate la présence d'une très importante zone de carence en espaces verts. Cette zone de carence longe la gare du midi et une partie du canal. Elle est dans la continuité du pentagone bruxellois et borde le périmètre du CRU. On la retrouve dans le périmètre au niveau de la frange industrielle au sud.



Plan Nature - Bruxelles Environnement

FORMES DE NATURE

Des voiries plantées discontinues

Formes de nature, de végétation dans et surtout autour du périmètre du contrat de rénovation urbaine.

On observe un grand nombre de parcs et jardins: les plus importants sont situés à l'Ouest de la ligne 28. Deux de ces parcs majeurs - le parc Marie-José et le parc Albert - se situent justement proche d'une voie permettant un maillage entre l'Est et l'Ouest de la L28: la chaussée de Ninove.

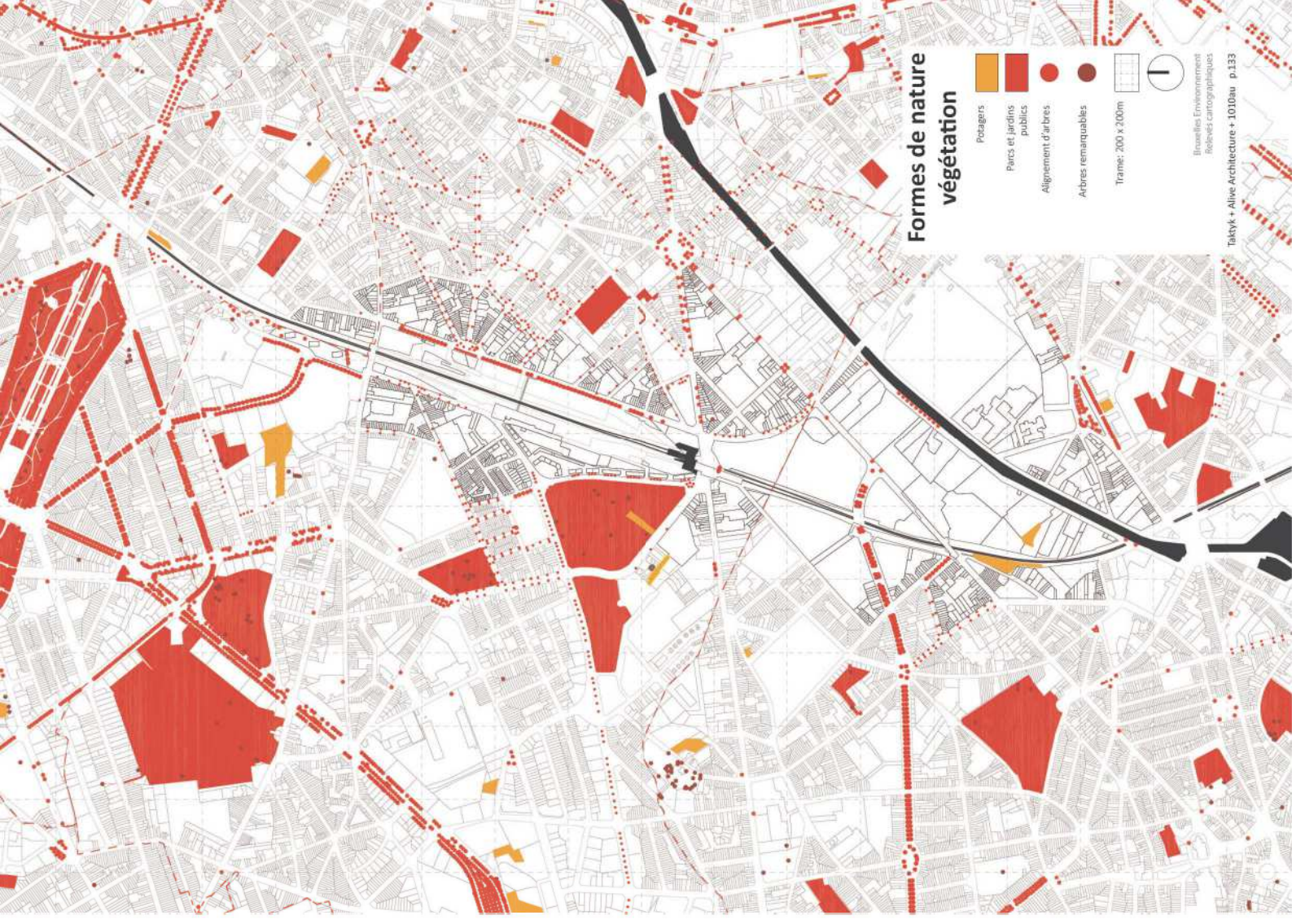
On repère également un nombre conséquent de petits potagers. Ici aussi, ils se situent principalement à l'Ouest de la L28. Il est important de noter que les jardiniers sont souvent peu nombreux.

Alignement d'arbres:

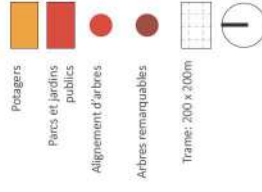
Boulevard Jules Graindor, un long alignement d'arbres souligne et accompagne la traversée de la L28.

Alignement d'arbres chaussée de Ninove lie le canal à la place de la duchesse de Brabant puis s'interrompt à l'approche de la Gare de l'Ouest. Pourrait accompagner la traversée de la L28 et relier le parc Marie-José.

Dans la rue Alphonse Vandenpeereboom, des arbres longent la friche ferroviaire de Gare de l'Ouest à Osseghem.



Formes de nature végétation



Bruxelles Environnement
Relevés cartographiques

ACCESSIBILITÉ DES ESPACES OUVERTS

Des espaces non-bâtis très faiblement accessibles
Un espace accessible réduit au système viaire

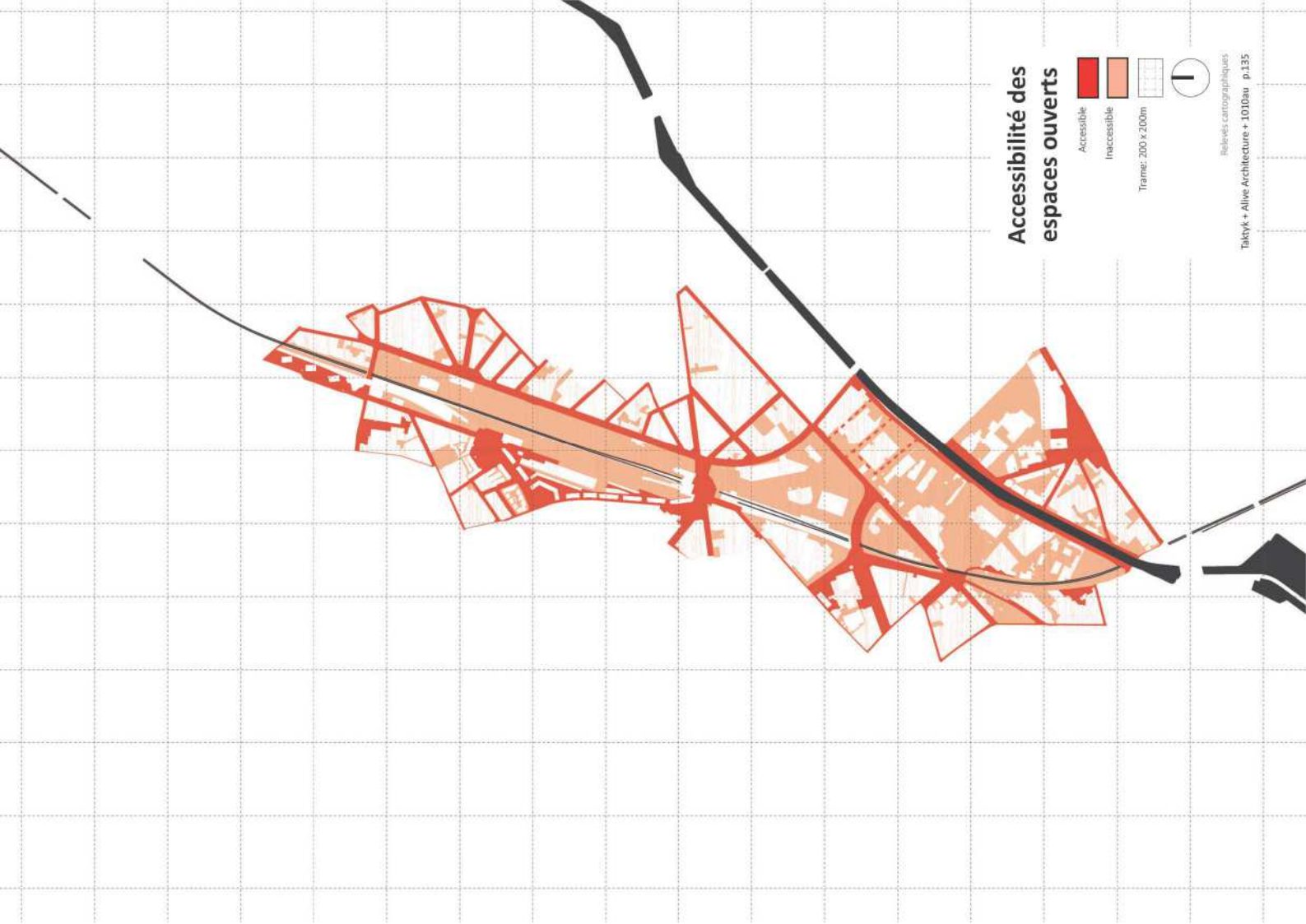
Une grande partie de l'espace non-bâti sur le site est inaccessible. Dans le périmètre du CRU, l'espace accessible correspond principalement aux voiries.

On constate que dans le périmètre du CRU, les espaces non-bâtis sont très peu accessibles. L'espace accessible est en fait réduit au système viaire.

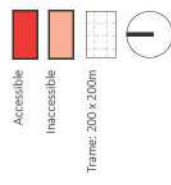
De très longs espaces infranchissables apparaissent sur cette carte.

La friche ferroviaire de la gare de l'ouest distingue des bords de ville à l'est et à l'ouest de la ligne 28. Il faut parcourir plus de 900 m pour pouvoir la traverser (la passerelle Beekant permet une traversée piétonne au milieu de cette parcelle. Son utilisation est conséquente, pourtant, cette passerelle est jugée désagréable et mal fréquentée).

Au sud du périmètre l'important îlot industriel entre le canal et la rue de Birmingham est également un lieu critique qu'il paraît primordial de traverser. Le long du canal, il faut parcourir 900m pour pouvoir traverser cet îlot.



Accessibilité des espaces ouverts



BORDS ET LIMITES

Des limites qui dessinent, accompagnent le système viaire et ferment les espaces ouverts.

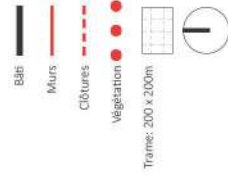
Nous avons pu constater le long des espaces inaccessibles, des limites variées qui soulignent des franges urbaines diverses.

Dans les quartiers d'habitations, c'est le bâti du tissu ancien qui forme des limites physiques. Ces limites physiques "dessinent" le tissu viaire de ces quartiers.

Dans les tissus industriels au sud du CRU où l'espace non-bâti est beaucoup plus important, ce sont des clôtures et des murs qui distinguent les espaces "vides".

Le long de la ligne ferroviaire, les limites physiques sont souvent couplées de continuités végétales qui forment une limite visuelle et "sonore".

Bords et limites



Limites bâtis



Murs



Clôtures



Végétation



STATUT ADMINISTRATIF DES VOIRIES

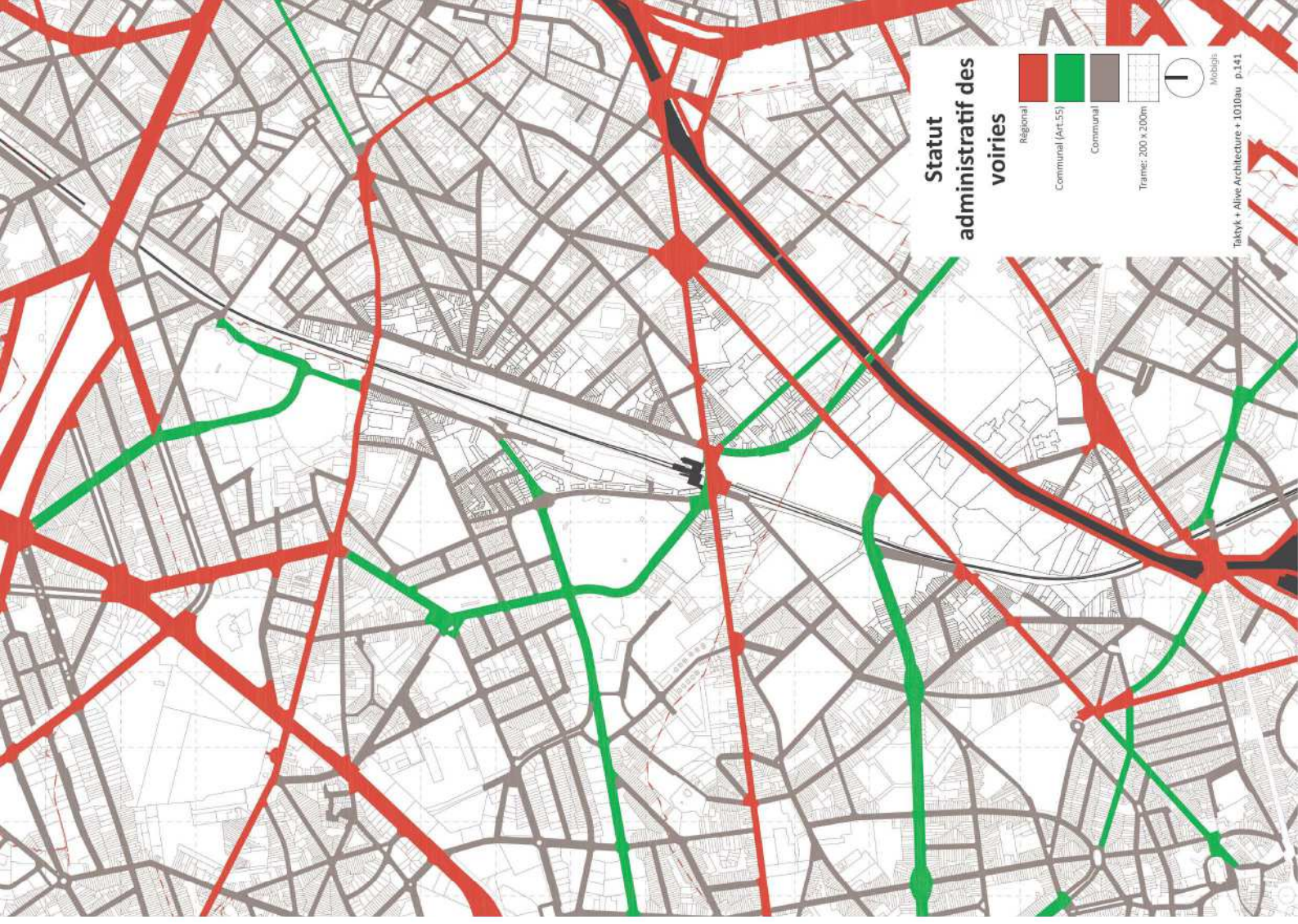
Des voiries régionales qui maillent au-delà de la ligne ferroviaire

2 statuts administratifs de voirie: les voiries régionales et les voiries communales.

On remarque que les axes de traversée de la ligne 28 qui permettent de mailler les quartiers situés à l'Est et à l'Ouest du périmètre du contrat de rénovation urbaine sont dans ce périmètre des voiries régionales.

En effet, on peut franchir cette "fracture" en passant par les chaussées de Gand, de Ninove, de Mons, par la rue de Birmingham et par les quais du canal.

Au cœur du CRU, une voirie communale permet tout de même de traverser la Ligne 28: le boulevard Jules Graindor. C'est la voirie la plus large qui traverse la L28.



HIÉRARCHIE DES VOIRIES

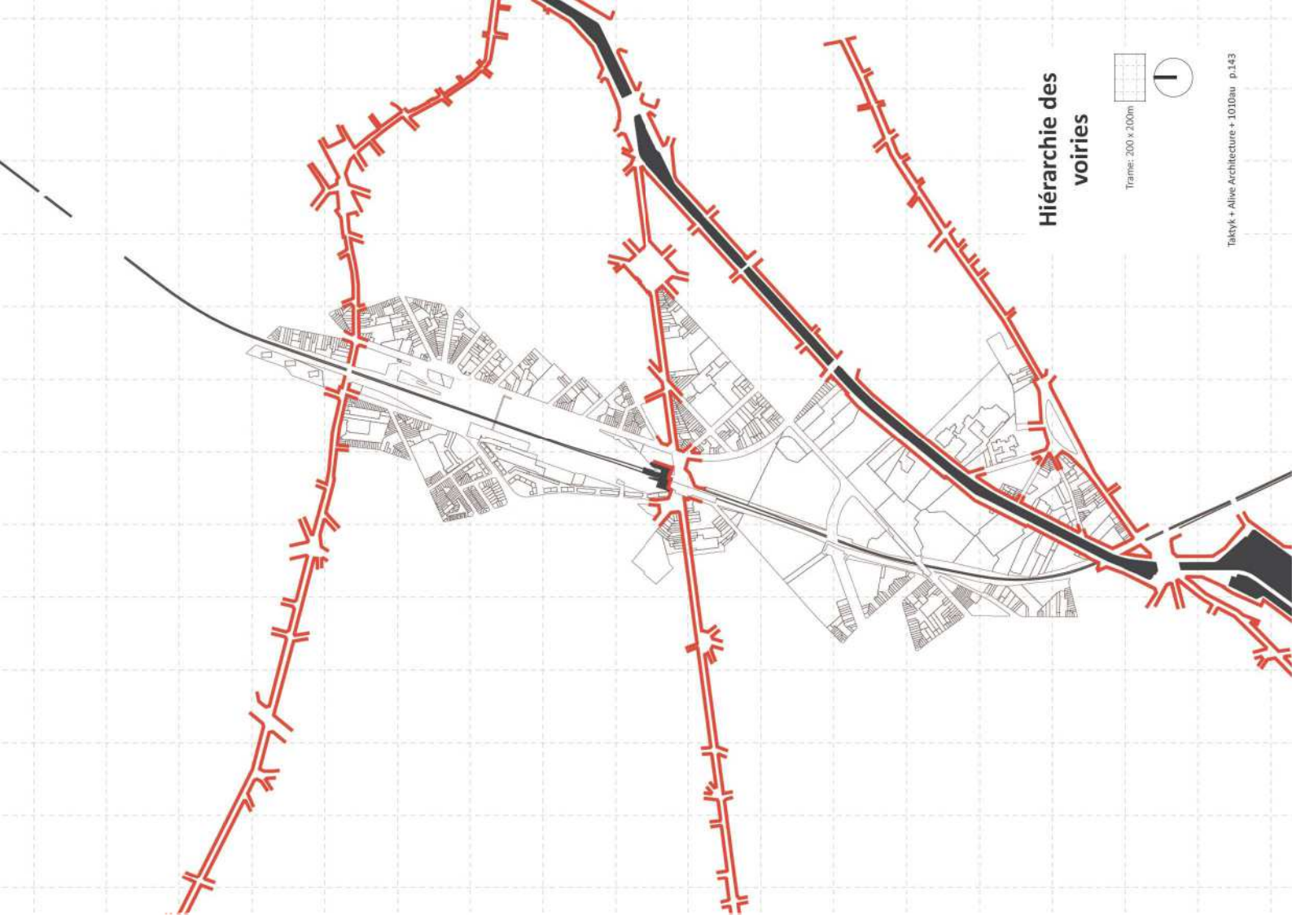
Des chaussées et des quais régionaux
Des chaussées très minérales, et sans qualité

Des chaussées régionales qui traversent le
périmètre du CRU, de même que les quais
du canal.

Les chaussées ne sont pas végétalisées,
elles n'ont pas de typologie particulière.

Hiérarchie des voiries

Trame: 200 x 200m



HIÉRARCHIE DES VOIRIES

Des voies importantes

Des voiries importantes, qui connectent des quartiers entre eux. Au sud du périmètre, ce sont elles qui connectent les larges îlots industriels. Certaines de ces voiries, la rue de Birmingham et le boulevard Jules Graindor permettent de traverser la rupture engendrée par la ligne ferroviaire.



Hiérarchie des voiries

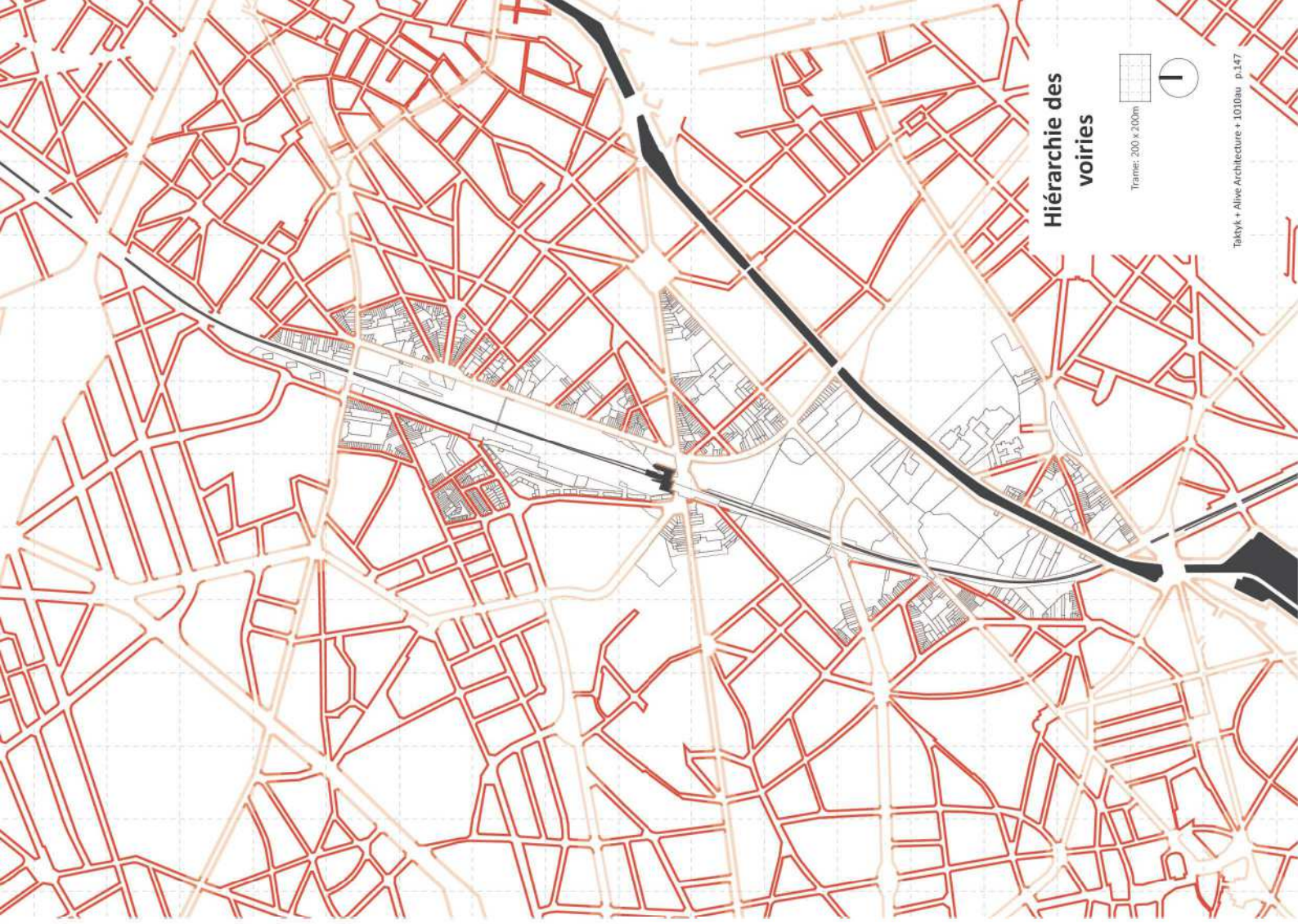
Echelle: 200 x 200m



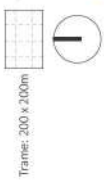
HIÉRARCHIE DES VOIRIES

Un maillage fin

Un réseau de voiries fin qui maille des quartiers. Ce réseau est dans l'ensemble de bonne qualité. Il maille les quartiers d'habitations



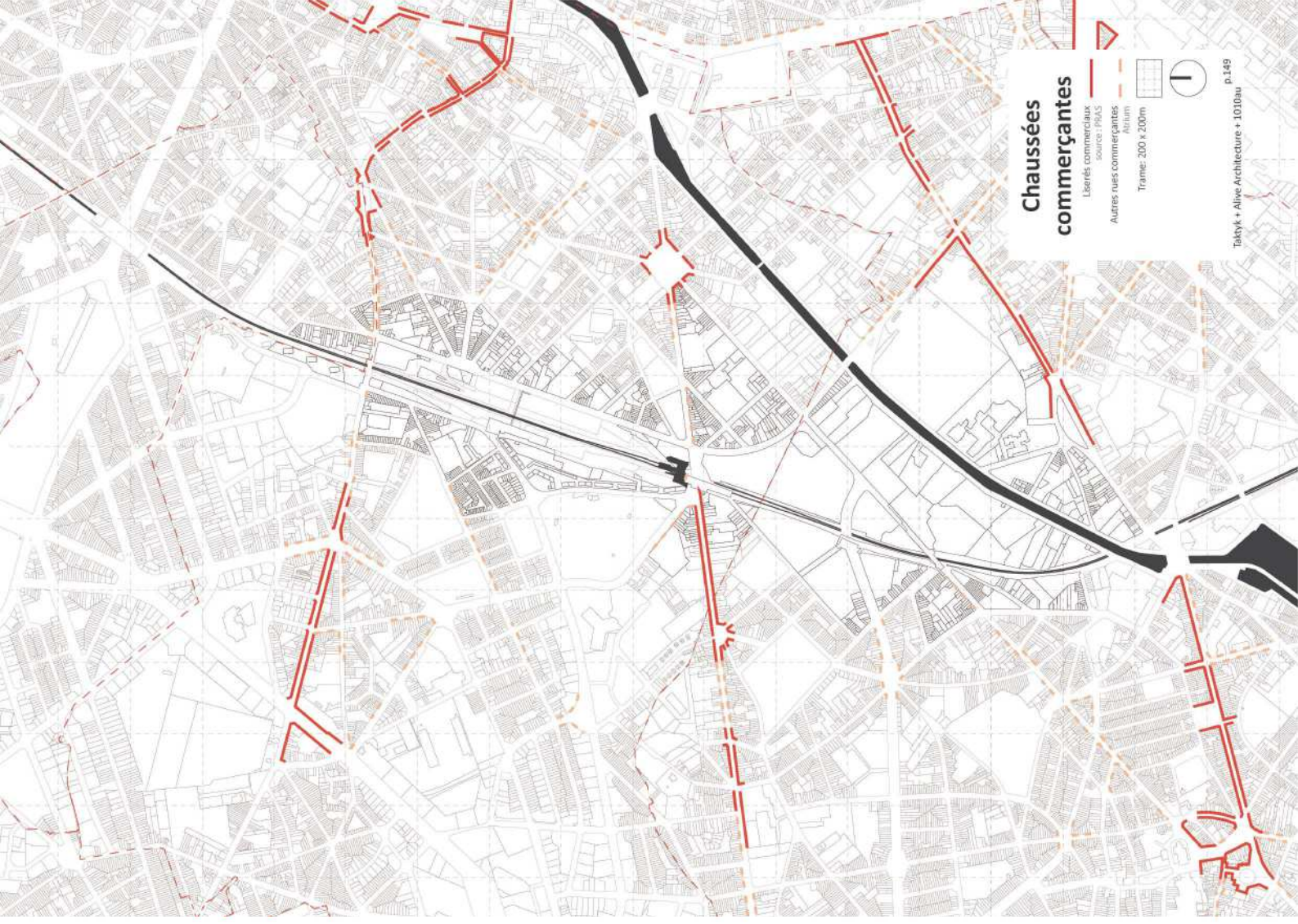
Hiérarchie des
voiries



CHAUSSÉES COMMERCANTES

Des liserés commerciaux qui se développent le long des trois chaussées

Le contrat de rénovation urbaine est traversé par trois chaussées, Ninove, Gand et Mons. Ces trois chaussées régionales sont des voies importantes qui permettent de traverser la ligne ferroviaire. Ces chaussées sont des lieux importants d'échanges. On constate que le long de ces trois chaussées se développent les liserés commerciaux principaux.



DES PLACES CONNECTÉES

Dichotomie Nord-Sud

Un nombre important de places dans et autour du périmètre du CRU. Au nord du périmètre, le réseau d'espaces publics est bien connecté. En revanche, ce maillage places-voiries est beaucoup plus faible au Sud du CRU.

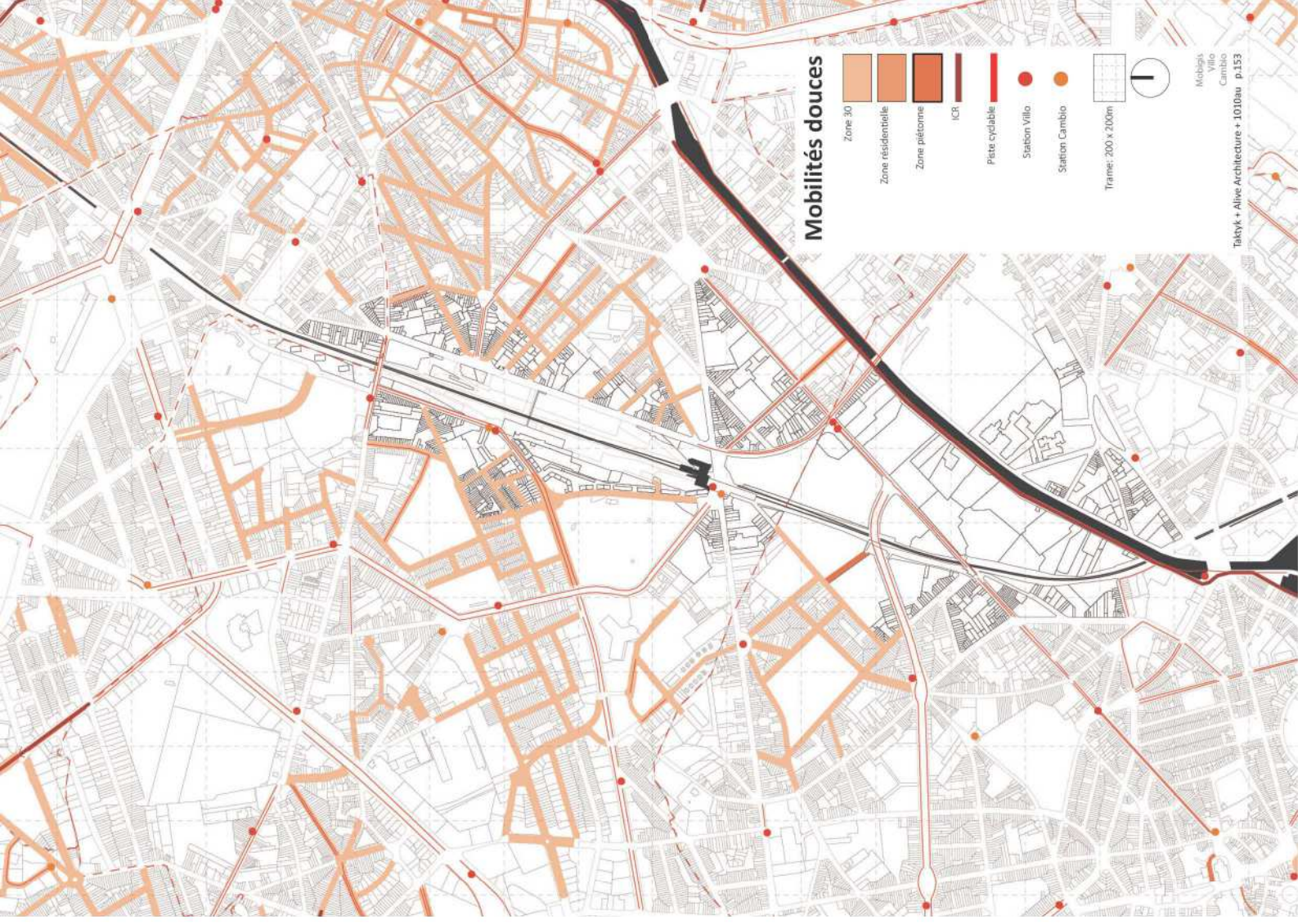


MOBILITÉS DOUCES

Des pistes cyclables existantes non continues.

Le maillage fin des quartiers résidentiels accueille principalement une vitesse automobile réduite à 30 km/h

Les pistes cyclables existantes sont discontinues et ne forment pas un maillage vélo efficace dans et autour du CRU. Ces pistes cyclables existent sur des voies importantes mais sont inexistantes sur les chaussées de Ninove et de Mons. Un tronçon de la chaussée de Gand, du cimetière de Molenbeek à la rue Jules Delhaize, n'accueille pas de piste cyclable.



TRANSPORTS EN COMMUN

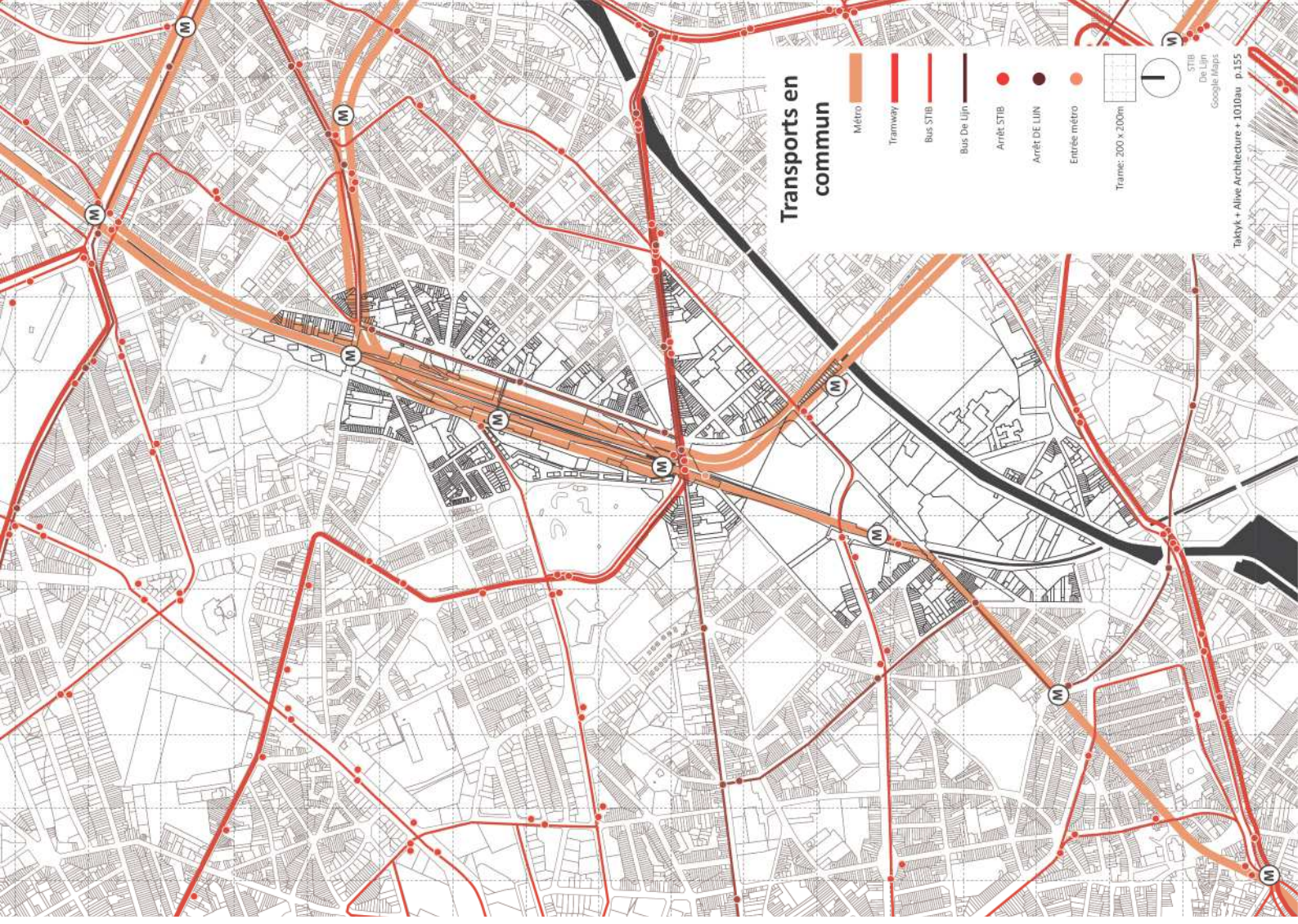
UNE ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT PUBLIC QUI SE SUPERPOSE AVEC LES AXES VIAIRES STRUCTURANTS

La zone du CRU est une zone très bien desservie par les transports en commun.

La zone de la gare de l'Ouest notamment accueille une offre de transport en commun variée: métro, tramway, train, bus (De Lijn et STIB)

Cette excellente accessibilité en transports en commun est une force pour les quartiers autour de la ligne 28. Pourtant cette offre en TC doit être couplée à un réseau local efficace et qualitatif de mobilités actives.

Des pôles importants de transports en commun le long de la ligne 28. Beekant / Gare de l'Ouest / Jacques Brel / Cureghem



SYNTHÈSE

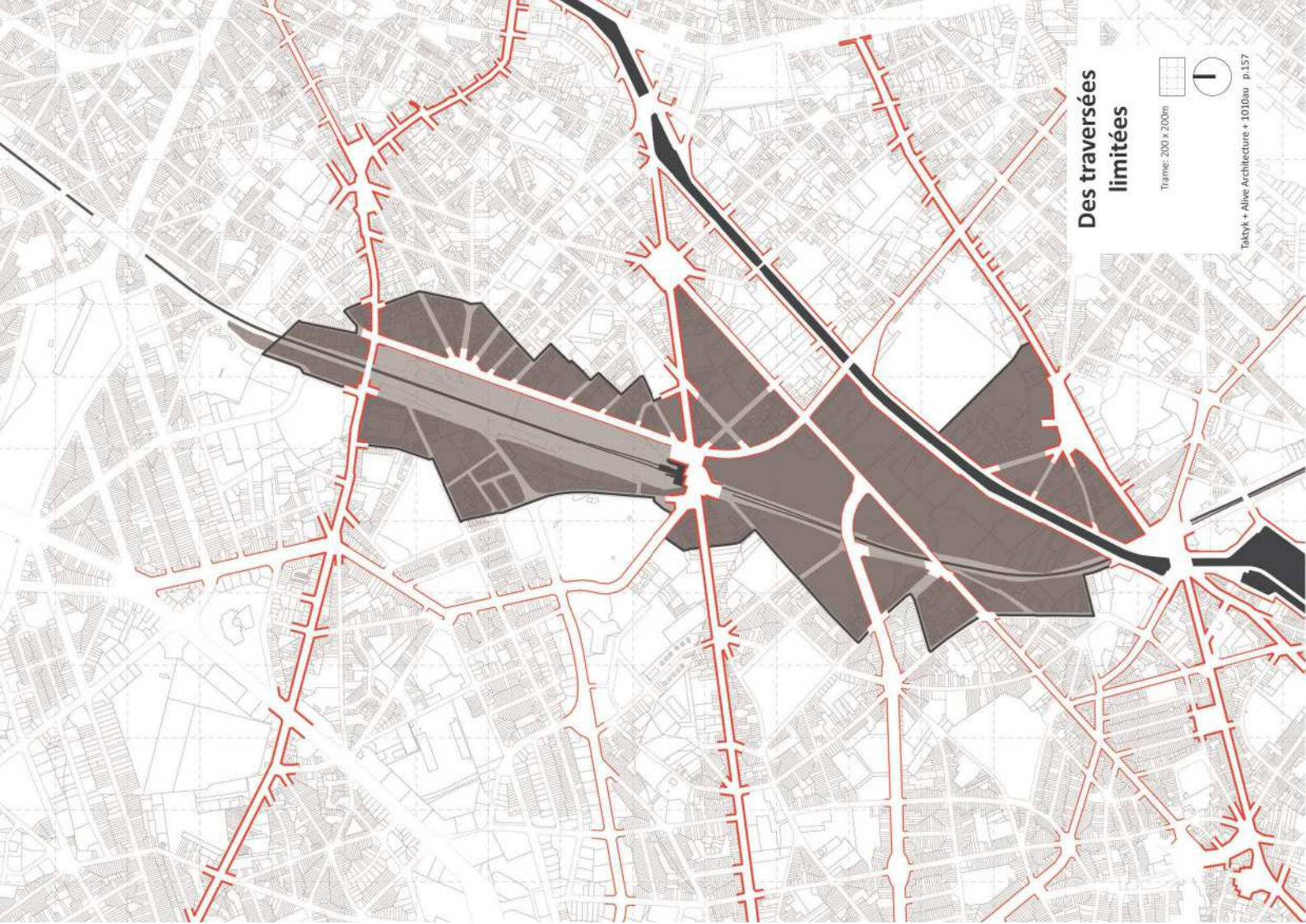
RUPTURE

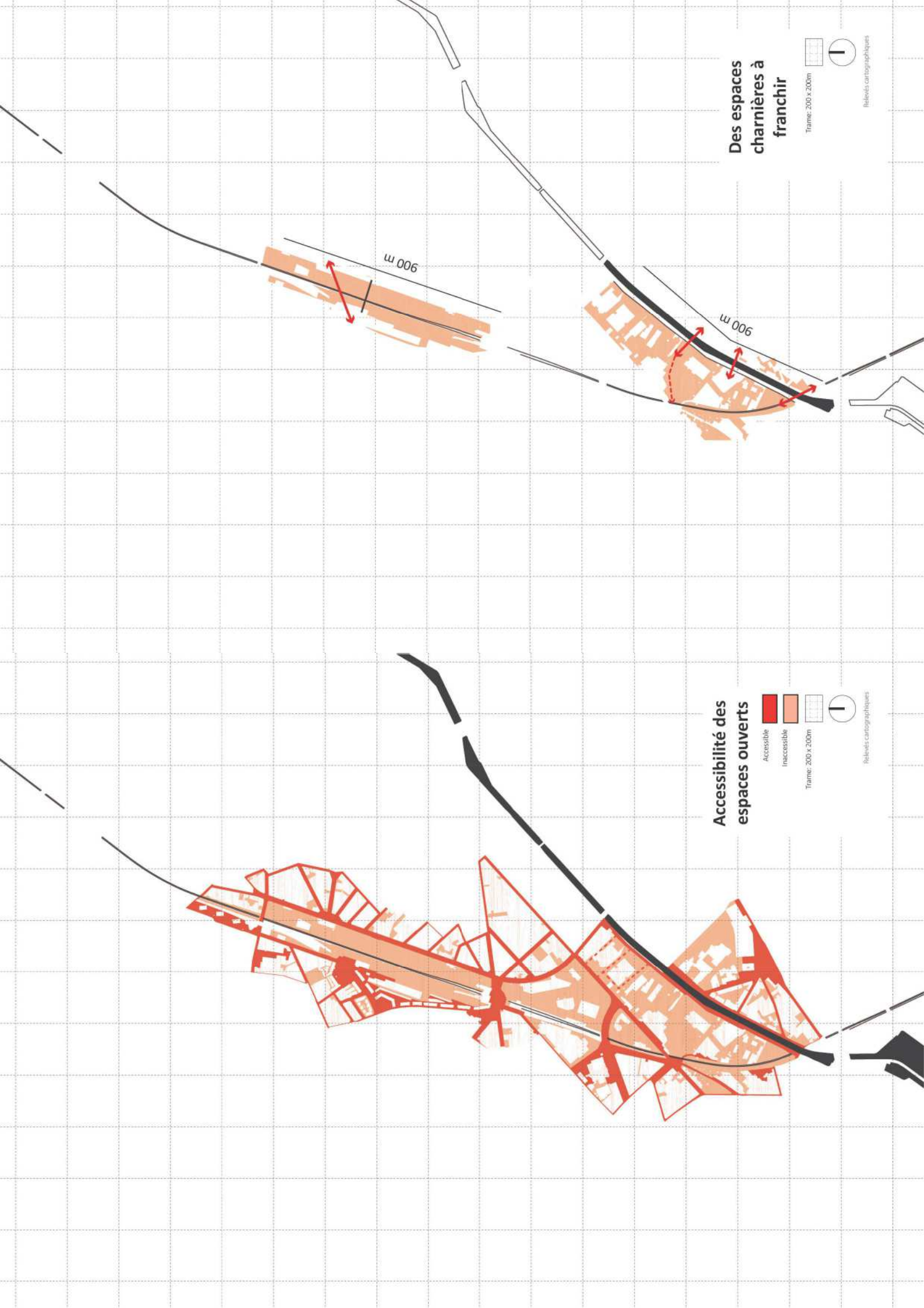
Une rupture physique engendrée par la ligne ferroviaire qui fabrique des franges urbaines de nature différentes (tissu ancien molenbeekois, tissu moderne, tissu industriel).

Un nombre de traversées limité.

Des espaces charnières non franchissables (friche ferroviaire gare de l'ouest, îlot industriel Birmingham, canal).

Favoriser les traversées piétonnes et cyclables de manière à rendre plus perméable des ruptures créées par le canal, par la ligne 28 et par les îlots industriels.





Accessibilité des espaces ouverts

Accessible
Inaccessible

Trame: 200 x 200m



Relevés cartographiques

Des espaces charnières à franchir

Trame: 200 x 200m



Relevés cartographiques

RESEAU VIAIRE

A l'intérieur du périmètre, l'espace public est principalement constitué de voiries.

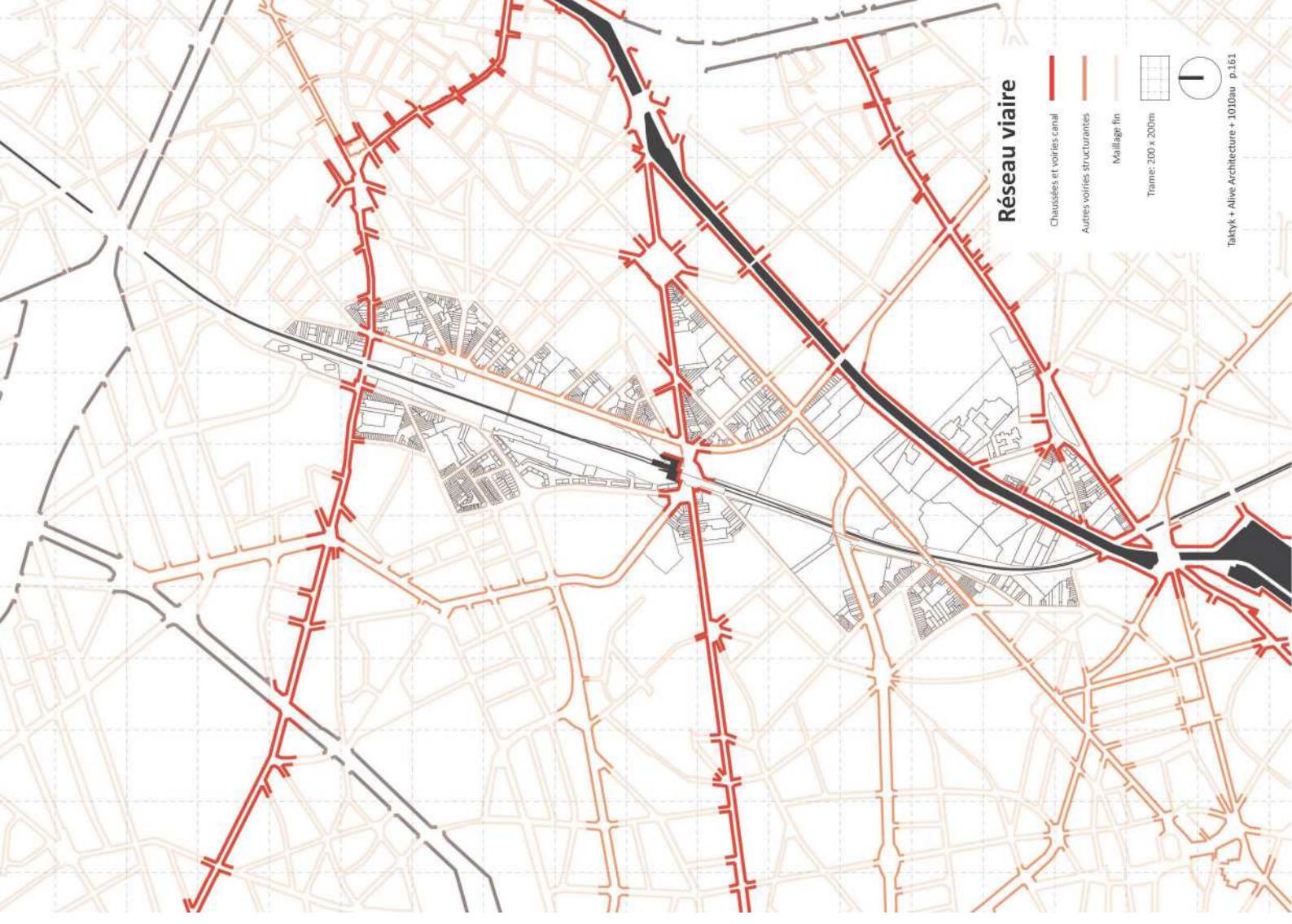
Trois niveaux de voiries :

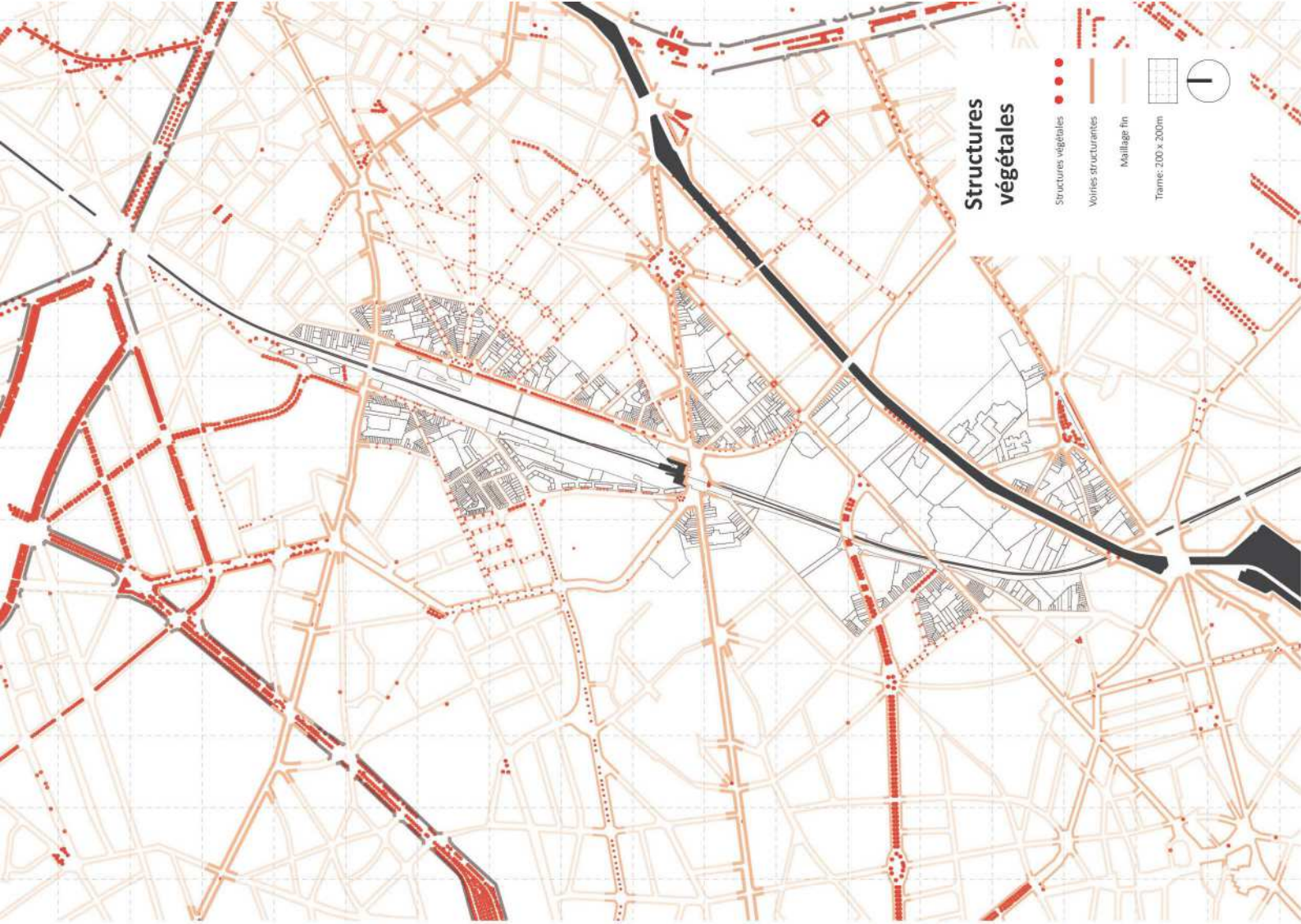
Les chaussées qui traversent le site. Elles sont peu qualitatives et n'ont pas d'identité physique (elles accueillent cependant les principaux liserés commerciaux).

Des voiries importantes, structurantes. Quelques-unes de ces voiries (ex: boulevard Jules Graindor, Avenue Jules Piron...) sont plantées.

Un maillage fin dans un bon état général. Quasi inexistant au Sud du périmètre (frange industrielle).

Des structures végétales, aujourd'hui discontinues, à renforcer pour favoriser un maillage des espaces publics clair et qualitatif.





Avenue Brigade Piron



Boulevard Jules Graindor



Avenue Paul Janson

ESPACES PUBLICS

Espace ouvert (non-bâti) très important dans le périmètre du CRU mais très faiblement accessible.

En dehors du système viaire, très peu d'espaces publics dans le périmètre. Un nombre important d'espaces publics à proximité du CRU.

DICHOTOMIE EST-OUEST

Des espaces publics plutôt grands et végétalisés à l'Ouest. Plus petits et minéralisés à l'Est.

MAILLAGE VERT-JEUX

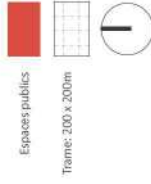
Une périphérie de parcs, de plaines de jeux et de sport à mailier. Des structures végétales discontinues.

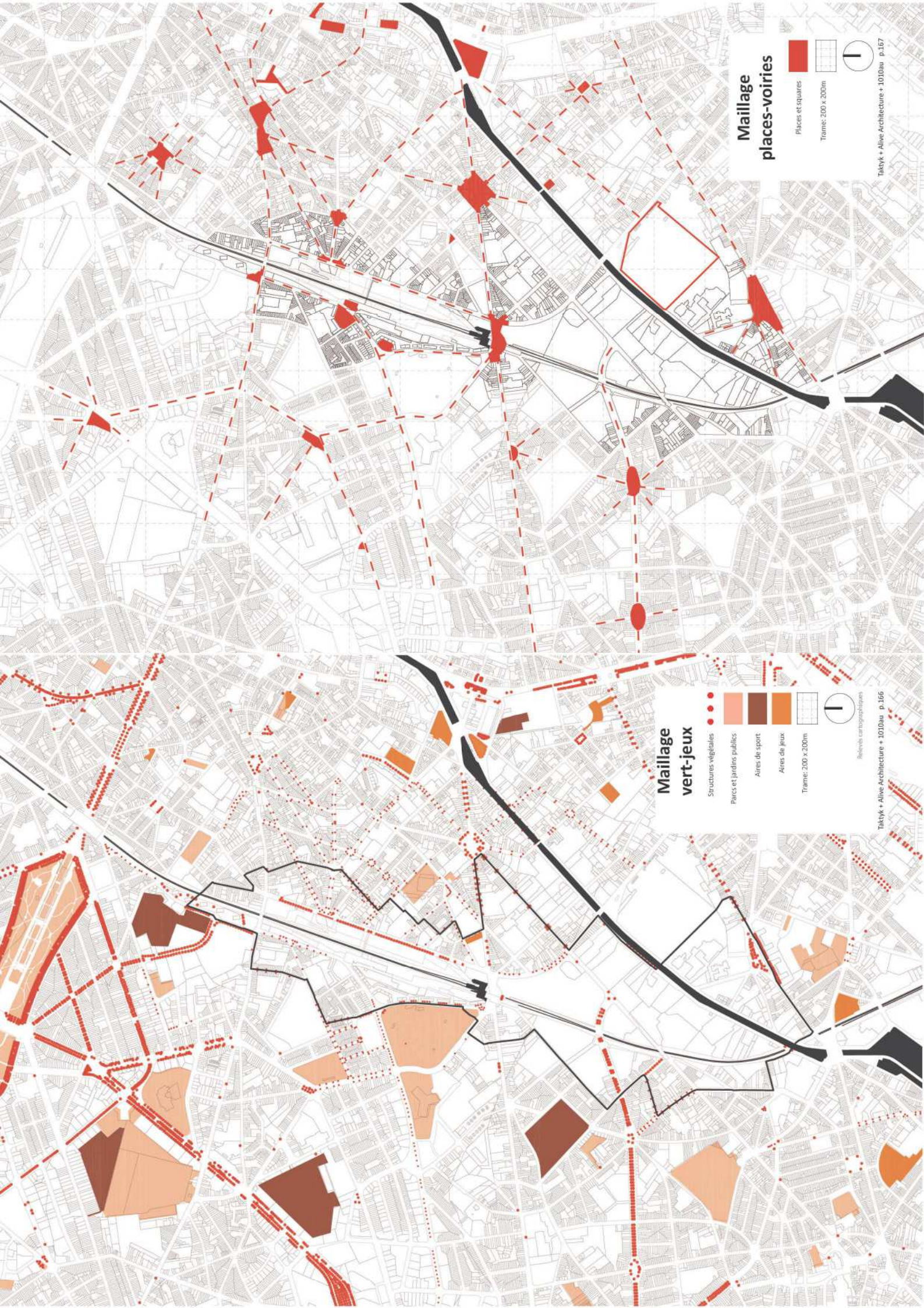
MAILLAGE PLACES-VOIRIES

Dichotomie Nord-Sud: Un maillage places-voiries très présent et efficace au Nord du périmètre.

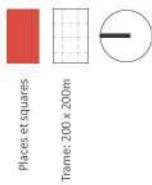


Espaces publics

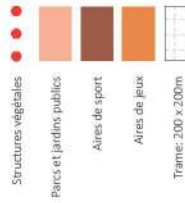




Maillage places-voiries



Maillage vert-jeux



Rélevés cartographiques



LOGEMENT - POPULATION - EMPLOI

DENSITÉ DE POPULATION

Une forte densité de population dans la plupart des quartiers du CRU

DENSITÉ DE POPULATION

On observe une très forte densité de population au Nord-Est du CRU (principalement les quartiers de Koekelberg et de Gare de l'Ouest). La densité de population est dans ses quartiers bien supérieurs à la moyenne régionale.

La densité moyenne dans les quartiers du CRU est de 15 272,90 hab/km², plus de deux fois supérieure à la moyenne régionale (7 209,50 hab/km²)

Au sud du périmètre du CRU une zone non habitée est révélée, le quartier "Industrie Birmingham". Cette grande frange industrielle, elle n'est donc pas un lieu non-vécu, c'est un lieu de travail, de formation...

SUPERFICIE PAR LOGEMENT

La superficie moyenne des logements de l'ensemble des quartiers du CRU est de 69,41m²

Cette superficie moyenne est inférieure à la moyenne régionale (74,91m²). Ici encore, on peut noter une grande différence entre les quartiers situés à l'est du périmètre du CRU (62,77m² en moyenne) et les quartiers ouest (71,65m²)

De plus, une grande part des logements de ces quartiers sont assez petits. Dans les quartiers à l'Est du périmètre, plus de la moitié des logements sont inférieurs à 55 m² (50,64 %). A l'Ouest, l'ensemble des

quartiers possèdent 34,49 % de logements de moins de 55 m² (cette donnée est à pondérer car on trouve dans le périmètre du CRU une petite partie du quartier Mactens dont le taux de logements de moins de 55 m², très bas (26,20 %), fait baisser fortement la moyenne des quartiers ouest.

A titre de comparaison, le pourcentage de ce type d'appartement dans la région est de 34,72%. Les quartiers à l'est du périmètre du contrat de rénovation urbaine disposent donc d'une présence importante de petits appartements.

Ces données datent de 2001, elles sont donc à pondérer. Cependant, elles corroborent certains constats déduits des informations collectées lors des visites sur site.

DENSITE DE LA POPULATION (2014)

Quartiers CRU:
15.272,90 hab/km²
Moyenne Régionale:
7.209,50 hab/km²



SUPERFICIE MOYENNE PAR LOGEMENT (2001)

Quartiers est:
62,18 m²
Quartiers ouest:
71,65 m²
Moyenne Régionale:
74,39 m²



SUPERFICIE MOYENNE PAR HABITANT (2001)

Quartiers est:
24,15 m²
Quartiers ouest:
34,04 m²
Moyenne Régionale:
35,58 m²



Monitoring des quartiers

TYPES DE LOGEMENTS

PART DES MÉNAGES RÉSIDANT EN AP- PARTEMENT

La part des ménages résidant en appartement dans les quartiers compris dans le périmètre du CRU (75,81 %) est légèrement supérieure à la moyenne régionale (71,16 %). On perçoit notamment au nord-ouest du CRU deux quartiers dans lesquels la part des ménages résidant en appartements est très élevée. Le quartier Karreveld (81,93%) et le quartier Machtens (88,24%).

PART DES MÉNAGES RÉSIDANT EN APPARTE- MENT (2001)

Quartiers CRU:
76,06 %
Moyenne Régionale:
71,16 %



Monitoring des quartiers

TAILLES DES LOGEMENTS

Des logements de taille moyenne mais qui accueillent des grandes familles (principalement à l'est de la ligne 28)

NOMBRE DE PIÈCES PAR LOGEMENT

Le nombre de pièces par logement est de 3,93 pièces en moyenne dans les quartiers compris dans le périmètre du CRU. Cette moyenne est très légèrement inférieure à la moyenne régionale (4,07 pièces). Cependant, on peut observer que cette moyenne est plus importante dans ces quartiers que dans les quartiers au Sud-Est et dans le pentagone bruxellois.

On observe peu de différence entre les quartiers du CRU. Pourtant, on remarque plus tôt une grande différence de superficie moyenne d'appartement entre les quartiers à l'est et l'ouest du périmètre.

NOMBRE DE PIÈCES PAR HABITANT

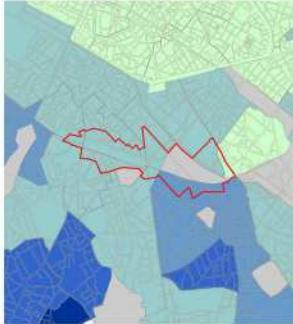
On observe ici une nette différence entre le nombre de pièces par habitant des quartiers est et ouest du CRU. Si la moyenne des quartiers ouest (1,88 pièces/habitant) est proche de la moyenne régionale (1,94), le nombre de pièces est beaucoup plus bas dans les quartiers à l'est du CRU (1,45 pièces/habitant). Les quartiers est sont ici rattachés à bon nombre de quartiers 'anciens' qui forment le crois-sant de l'EDRLR (espace de développement renforcé du logement et de la rénovation).

En croisant ces données, un constat s'impose, les logements sont en moyenne plus grands dans les quartiers ouest (71,65m² et 3,95 pièces/logement) que dans les quartiers est (62,77m² et 3,83 pièces /logement).

On observe donc un nombre de pièces en moyenne équivalent par logement, mais les logements sont plus petits dans les quartiers à l'est du CRU et habités par plus de personnes.

NOMBRE DE PIÈCES PAR LOGEMENT (2001)

Quartiers CRU:
3,90 pièces
Moyenne Régionale:
4,07 pièces



NOMBRE DE PIÈCES PAR HABITANT (2001)

Quartiers est:
1,46 pièces
Quartiers ouest:
1,88 pièces
Moyenne Régionale:
1,94 pièces



Monitoring des quartiers

CONFORT DES LOGEMENTS

Une dichotomie est-ouest

Beaucoup de logements sans confort à l'est de la ligne 28

"Un indicateur souvent utilisé et encore d'actualité concerne "le confort de base". Celui-ci se base sur le fait qu'une habitation doit-être pourvue d'une salle de bain, de l'eau courante et de toilettes à l'intérieur"
Source: monitoring des quartiers

PART DES LOGEMENTS AVEC CONFORT DE BASE

La part des logements avec confort de base était en 2001 de 83,11% dans les quartiers à l'est du périmètre du CRU. C'est nettement plus bas que la moyenne régionale (90,80%). Les quartiers à l'est sont rattachés ici également à bon nombre de quartiers 'anciens' qui forment le croissant de l'EDRLR. Ces données sont assez anciennes puisque les statistiques datent de 2001 mais en observant l'évolution de la part des logements avec confort de base dans les quartiers est, on remarque une nette amélioration depuis 1981 (date la plus ancienne des statistiques du monitoring). En 1981, la part de logements avec confort de base dans les quartiers est n'était que de 49,73% et de 68,14% en 1991. Ce n'est pas le cas de tout le quartier de Bruxelles, pour certains ce taux a baissé.

Dans les quartiers situés à l'ouest du périmètre du CRU, la part des logements avec confort de base reste inférieure à la moyenne régionale, 89,70%. Bien que supérieure à celle des quartiers est, on remarque qu'e

le a moins évolué depuis 1981. 74,88% en 1981 et 85,73% en 1991.

Il restait cependant en 2001 dans la zone d'études un certain nombre de logements insalubres. 17,17% des logements situés dans les quartiers est et 10,30% des logements situés dans les quartiers ouest.

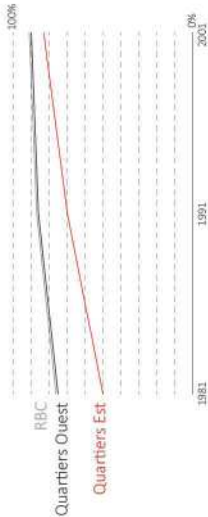
PART DES LOGEMENTS AVEC CHAUFFAGE CENTRAL

Le confort de base défini les logements qui possèdent l'eau courante, des toilettes à l'intérieur ainsi qu'une salle de bain avec baignoire ou douche. Un logement est dit avec confort moyen lorsqu'il combine ces 3 éléments et dispose en plus du chauffage central.

On notait en 2001 une nette différence entre les quartiers est (53,34%) et les quartiers ouest (71,18%) du contrat de rénovation urbaine. A titre de comparaison, la moyenne régionale des logements qui disposaient d'un chauffage central était de 74,20%

Ces données sont à pondérer car elles datent de 2001, cependant lors de visites sur le terrain, nous avons pu encore ressentir une dichotomie entre les quartiers est et les quartiers ouest.

EVOLUTION PART DES LOGEMENTS AVEC CONFORT DE BASE (1981-2001)



PART DES LOGEMENTS AVEC CONFORT DE BASE (2001)

Quartiers est: 82,83 %
Quartiers ouest: 89,70 %
Moyenne Régionale: 90,80 %

PART DES LOGEMENTS AVEC CHAUFFAGE CENTRAL (2001)

Quartiers est: 53,34 %
Quartiers ouest: 71,18 %
Moyenne Régionale: 74,20 %

Monitoring des quartiers

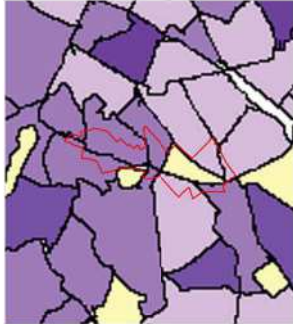
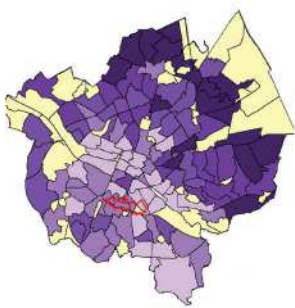
LOYERS MENSUELS DES LOGEMENTS

Des loyers mensuels des logements en moyenne plus faibles dans les communes d'Anderlecht et de Molenbeek Saint-Jean que la moyenne régionale bruxelloise.

En comparant l'évolution des logements et des revenus des habitants de la région bruxelloise, l'observatoire des loyers observe un décrochage en constante augmentation entre les deux dûs à "l'appauvrissement relatif de la population bruxelloise par rapport à l'ensemble de la Belgique".

LOYERS MENSUELS DES LOGEMENTS PAR QUARTIER EN RÉGION BRUXELLOISE (2015)

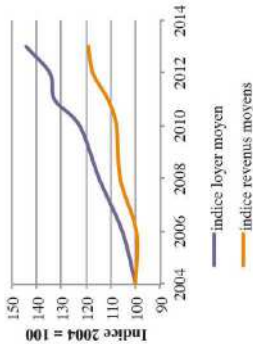
Anderlecht:
627 €
Molenbeek Saint-Jean:
624 €
Moyenne régionale:
709 €



511 - 621
622 - 654
655 - 709
710 - 847
848 - 1258

Observatoire des loyers 2015

COMPARAISON DES ÉVOLUTIONS DES LOGEMENTS ET DES REVENUS DES HABITANTS (2004-2013)



STRUCTURE DE LA PROPRIÉTÉ

Une dichotomie est-ouest

Très peu de logements occupés par le propriétaire dans les quartiers à l'est de la ligne 28

LOGEMENTS OCCUPÉS PAR LE PROPRIÉTAIRE

Augmentation du nombre de propriétaires-occupants

On observe ici encore une nette différence entre les quartiers est (31,15%) et les quartiers ouest (42,87%). Ces chiffres sont à pondérer car les dernières statistiques datent de 2001. Pourtant, on peut observer leurs évolutions depuis 1981.

Dans les quartiers situés à l'est du périmètre, ce taux a quasiment doublé depuis 1981 (17,04%). Dans les quartiers ouest, ce taux est également en augmentation depuis 1981 mais cette augmentation est plus faible que celle des quartiers est (32,06%). Cette part de propriétaire-occupants est intéressante car c'est principalement pour eux que sont alloués des primes à la rénovation et à l'embellissement des façades prévues dans le cadre de l'EDRLR. Ces primes sont augmentées dans le cadre des contrats de quartier.

Le taux plus faible de propriétaire-occupants dans les quartiers est que dans les quartiers ouest peut expliquer en partie la part de logements sans confort de base plus haute dans ces quartiers.

LOGEMENTS MIS EN LOCATION PAR DES PARTICULIERS

La part de logements mis en location par des particuliers (en 2001) est plus importante en moyenne dans les quartiers ouest (76,18%) que dans les quartiers est (69,84%). Pourtant si l'on regarde plus en détail les différents quartiers qui touchent au périmètre du contrat de rénovation urbaine, on peut observer à l'est le quartier Duchesse (Molenbeek Saint-Jean) et dans le sud-ouest le quartier Anderlecht-Centre-Wayez qui comporte une part très importante de logements mis en location par des particuliers (respectivement 89,01% et 91,66%). En revanche, on perçoit au nord-ouest du périmètre un quartier où ce taux est très faible, le quartier Karreveld (54,66%).

PART DES LOGEMENTS OCCUPÉS PAR LE PROPRIÉTAIRE (2001)

Quartiers est: 28,65 %
Quartiers ouest: 42,87 %

Moyenne Régionale: 41,45 %
- < 30
30 - 38
38 - 45
45 - 55
55 - 65
Non disponible



PART DES LOGEMENTS MIS EN LOCATION PAR DES PARTICULIERS (2001)

Quartiers est: 66,66 %
Quartiers ouest: 76,18 %

Moyenne Régionale: 72,82 %
- < 55
55 - 72
72 - 82
82 - 91
91 - 97
Non disponible



Monitoring des quartiers

LOGEMENTS SOCIAUX

Une offre en logements sociaux haute dans les quartiers situés au nord du périmètre

MÉNAGES INSCRITS POUR UNE DEMANDE DE LOGEMENT SOCIAL

On trouve dans les communes de Molenbeek St-Jean et d'Anderlecht une demande importante pour des logements sociaux. La part des ménages inscrits pour une demande de logement social est plus importante dans ces deux communes (13,08% des ménages de Molenbeek St-Jean et 9,61% de ceux d'Anderlecht) que dans la région (7,13%).

LOGEMENTS SOCIAUX

Le nombre de logements sociaux varie fortement entre les différents quartiers compris dans le contrat de rénovation urbaine. On observe une concentration importante de logements sociaux au nord du périmètre, principalement dans les quartiers Koekelberg (15,88 %), Gare de l'Ouest (13,97 %) Karreveld (22,34 %). On trouve dans ces quartiers de grands ensembles de logements qui longent la ligne ferroviaire.

LOGEMENTS SOCIAUX AVEC CONFORT

La moyenne des logements sociaux avec confort dans les quartiers de CRU est légèrement plus faible que la moyenne régionale. Un des quartiers en particulier apparaît comme critique, le quartier de la

gare de l'Ouest, où la part des logements sociaux avec confort n'est que de 63,15%. C'est un des quartiers compris dans le périmètre du CRU qui accueille le plus de logements sociaux. En sachant que les logements dits avec confort de base sont des logements qui disposent simplement de l'eau courante, de toilettes intérieures et d'une salle de bain avec une baignoire ou une douche, il paraît extrêmement important que le taux de logements sociaux avec confort de base atteignent les 100% de certains autres quartiers de Bruxelles (même compris dans l'EDRLR).

PART DES MÉNAGES INSCRITS POUR UNE DEMANDE DE LOGEMENT SOCIAL (2011)

Molenbeek St-Jean:
13,08%

Anderlecht:
9,61 %

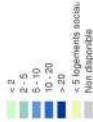
Moyenne Régionale
7,13%



PART DES LOGEMENTS SOCIAUX (nombre de logements sociaux pour 100 ménages) (2015)

Quartiers CRU:
8,67 %

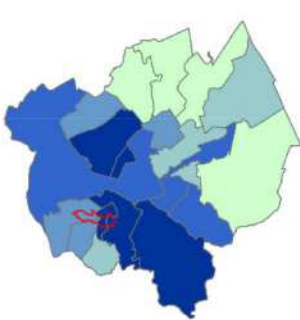
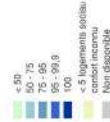
Moyenne Région:
7,29 %



PART DES LOGEMENTS SOCIAUX AVEC CONFORT (2015)

Quartiers CRU:
91,35 %

Moyenne Région:
89,32 %



Monitoring des quartiers

PERMIS D'URBANISME



PROFIL STATISTIQUE DE LA POPULATION

Une population jeune dans les quartiers du CRU
Une population très jeune à l'est

AGE

les connections, les 'passerelles' entre les quartiers.

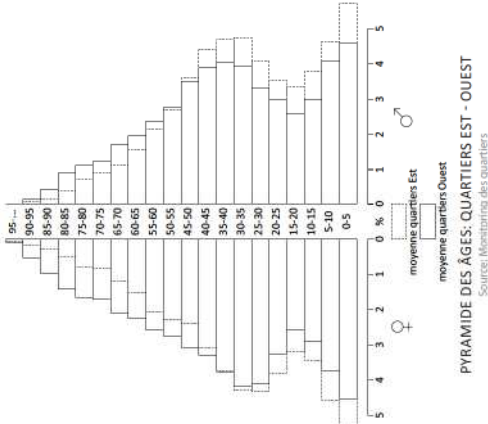
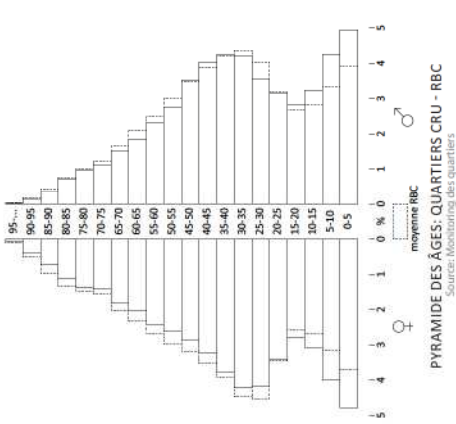
On perçoit dans les quartiers compris dans le périmètre du CRU une population relativement plus jeune que dans l'ensemble de la région bruxelloise. On perçoit ici aussi une grande différence entre les quartiers à l'est et les quartiers à l'ouest du CRU. La moyenne d'âge des quartiers à l'est y est bien inférieure, 31,9 ans, à celle des quartiers à l'ouest: 36,67 ans. Cette dichotomie est intéressante car elle permet d'être mise en relation avec les équipements présents dans ou en dehors du périmètre du contrat de rénovation urbaine et leur implantation.

On trouve une population jeune plus importante dans les quartiers est que dans les quartiers ouest:

La part des 0-17 ans représente 31,24% de la population des quartiers à l'est. Elle ne représente que 25,92% de la population des quartiers ouest. Cette part de la population représente 22,73% de la région bruxelloise.

En revanche, la part de population de plus de 65 ans est plus importante dans les quartiers ouest. Dans les quartiers à l'est du périmètre du CRU, 7,15% de la population à plus de 65 ans. A l'ouest, 13,98% de la population à plus de 65 ans. Dans la région bruxelloise, c'est 13,28% de la partie de la population qui a plus de 65 ans.

Lieux de sports plutôt à l'Ouest: favoriser

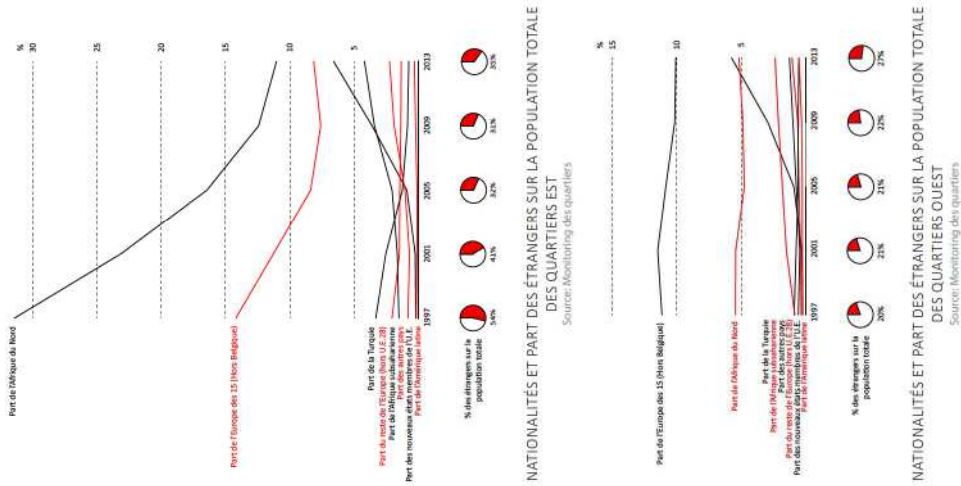


Un quartier accueillant une population cosmopolite où de nombreuses communautés se côtoient
Une forte communauté nord-africaine dans les quartiers à l'est de la ligne 28

NATIONALITÉS

On observe grâce au monitoring des quartiers une mixité de population importante, notamment dans les quartiers situés à l'est du périmètre du CRU. On remarque une baisse significative des populations d'Afrique du Nord depuis 1997. Ces statistiques ne représentent pas les belges d'origines étrangères ayant eu accès à la nationalité belge et cette baisse peut démontrer notamment l'impact de la loi d'accession facilitée à la nationalité belge de 2000. On remarque grâce à ces statistiques une arrivée importante d'étrangers venant des nouveaux états membres de l'union européenne à partir de 2001 et ceux aussi bien dans les quartiers à l'est qu'à l'ouest du CRU.

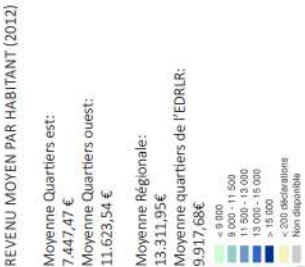
La part d'étranger dans la population est dans ces quartiers à peu près égale celle de la moyenne régionale: 27% dans les quartiers ouest; 35% dans les quartiers est et 33% pour l'ensemble de la population bruxelloise.



Une dichotomie est- ouest
Une population très précarisée à l'est de la ligne 28

REVENU MOYEN PAR HABITANT

Dans les quartiers du CRU, on observe une population plutôt précarisée. Les quartiers situés à l'est accueillent une population très précarisés. Des revenus par habitant en 2012 de 7 447,47€ en moyenne dans les quartiers situés à l'est de la ligne 28. Les revenus sont en moyenne très faibles dans la zone de l'EDRLR (espace de développement renforcé du logement et de la rénovation). Dans les quartiers à l'est du CRU, les revenus moyens par habitant sont encore plus bas.



TAILLE ET TYPE DE MÉNAGES

Des quartiers qui accueillent de grands ménages
Une forte présence de ménages monoparentaux

TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES PRIVÉS
Taille moyenne des ménages privés en général plus grande dans les quartiers du CRU que la moyenne régionale. On observe deux quartiers où la taille moyenne des ménages est très importante, le quartier Duchesse (Molenbeek-Saint-Jean) et le quartier Gare de l'ouest (Molenbeek-Saint-Jean) respectivement 2,80 et 2,69.

PART DES MÉNAGES MONOPARENTAUX
La part des ménages monoparentaux dans le total des ménages privés est également plus élevée dans les quartiers se rattachant au périmètre du contrat de rénovation urbaine que la moyenne régionale. Grâce aux statistiques de l'IBSA, on observe une part de ménages monoparentaux plus élevée dans les quartiers à l'est et au nord-ouest du périmètre. Le quartier de Kareveld au nord-ouest du périmètre a le taux le plus élevé de ces quartiers avec une part de 15,45% du total des ménages privés. C'est un des taux les plus élevés des quartiers de l'ensemble de la région bruxelloise.

TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES PRIVÉS (2014)

Quartiers CRU:
2,39
Moyenne Régionale:
2,13



PART DES MÉNAGES MONOPARENTAUX DANS LE TOTAL DES MÉNAGES PRIVÉS (2014)

Quartiers CRU:
13,13 %
Moyenne Régionale:
11,45 %



Monitoring des quartiers

Une dichotomie est-ouest
Plus d'isolés de moins de 30 ans à l'est
Plus d'isolés de plus de 65 ans à l'ouest

PART DES ISOLÉS DANS LE TOTAL DES
MÉNAGES PRIVÉS

Différence entre les quartiers EST/OUEST

Comme plus de jeunes, la part des isolés
de moins de 30 ans est plus élevée dans
les quartiers à l'est

Idem plus de 65 ans, plus élevé à l'Ouest

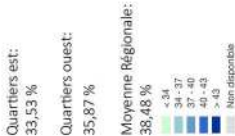
Part des isolés en général plus faible que la
moyenne régionale. Attention à mettre sur
les isolés de plus de 65 ans dans certains
quartiers du CRU notamment à l'ouest
du périmètre. Surtout quartier Machtens
(16,32 %) et quartier Karrevelid (12,95 %)

Des lieux ou événements encourageant
des rencontres intergénérationnelles pour-
raient mettre en relation ces isolés afin de
favoriser les échanges de services...

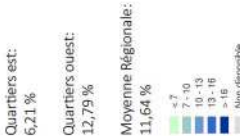
PART DES ISOLÉS DE MOINS DE 30 ANS DANS LE
TOTAL DES MÉNAGES PRIVÉS (2014)



PART DES ISOLÉS DE 30 ANS ET PLUS DANS LE
TOTAL DES MÉNAGES PRIVÉS (2014)



PART DES ISOLÉS DE 65 ANS ET PLUS DANS LE
TOTAL DES MÉNAGES PRIVÉS (2014)



Monitoring des quartiers

CHÔMAGE

Un taux de chômage très important dans les quartiers du CRU
Des quartiers plus touchés encore à l'est de a ligne 28

TAUX DE CHÔMAGE

Un taux de chômage important, une
grande différence entre les quartiers à l'est
de la voie ferrée et les quartiers à l'ouest.

A l'est taux bien supérieur (37,89%) à la
moyenne régionale (22,69%).

Taux plus élevé chez les femmes.
Dans les quartiers est taux de chômage
chez les femmes 42,31% contre 35,23%
pour les hommes.

Taux de chômage plus important et in-
quiétant chez les jeunes 50,56 % dans les
quartiers est.

TAUX DE CHÔMAGE (2012)

Quartiers est:
37,89 %
Quartiers ouest:
23,66 %
Moyenne Régionale:
22,69 %

< 13
13 - 18
18 - 21
21 - 28
> 28
Non disponible



TAUX DE CHÔMAGE DES JEUNES (2012)

Quartiers est:
50,56 %
Quartiers ouest:
36,11 %
Moyenne Régionale:
38,09 %

< 20
20 - 29
30 - 39
40 - 49
50 - 59
60 - 69
> 69
< 100 jeunes actifs
Non disponible



Monitoring des quartiers

SYNTHÈSE

Dualité Est-Ouest
Dualité habité- non habité

DUALITÉ EST-OUEST

La ligne ferroviaire crée une véritable rupture dans le périmètre du CRU et on observe une dualité entre les quartiers situés à l'est et ceux situés à l'ouest du CRU.

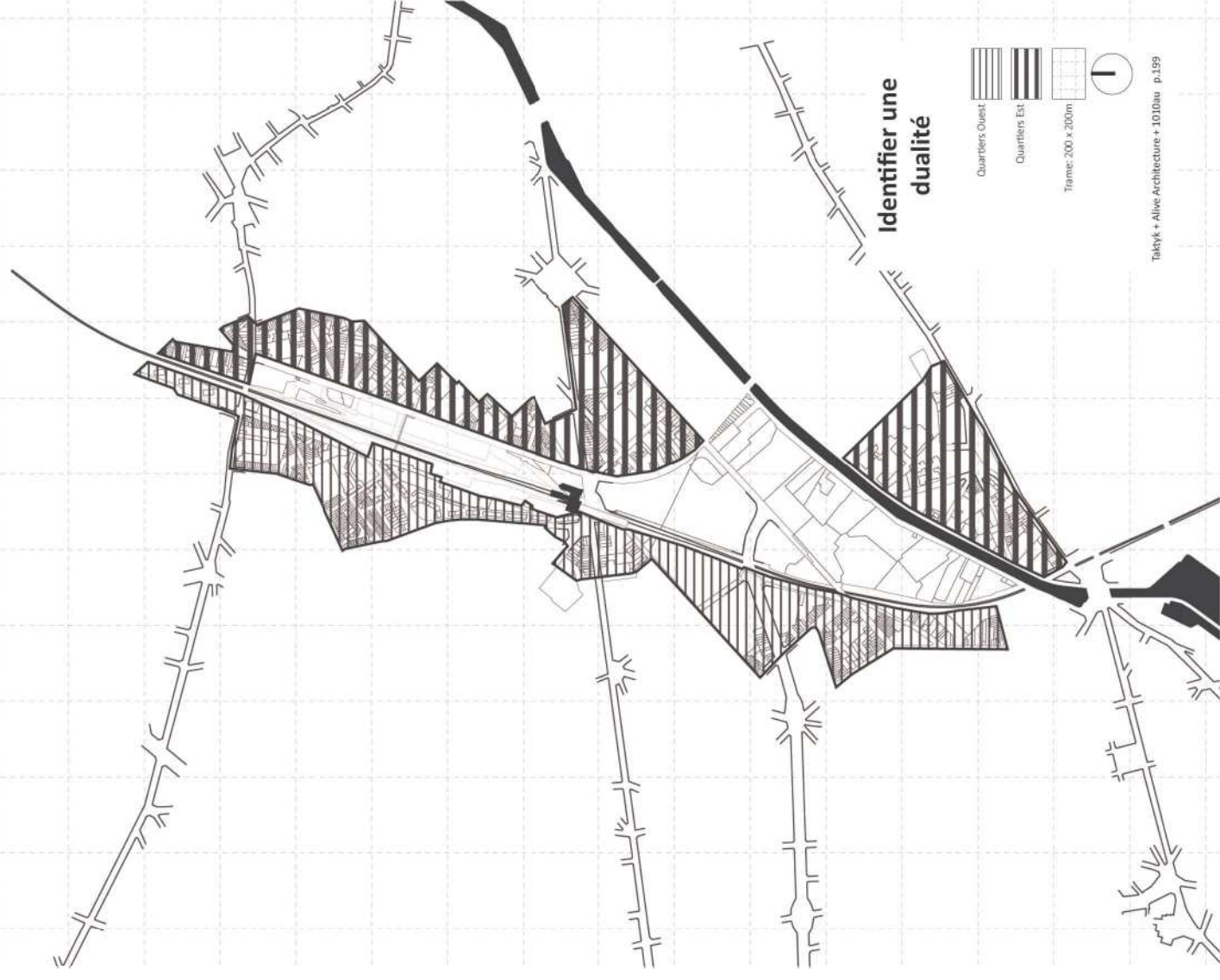
Population plus jeune à l'est

Forte communauté nord-africaine à l'est
A l'ouest la majeure partie de la population étrangère provient de l'union européenne.

Les quartiers est accueillent une population très précarisée, victime d'un taux de chômage très élevé notamment chez les jeunes.

DUALITÉ HABITÉ- NON HABITÉ

Au sein du périmètre du CRU, on observe des quartiers d'habitation qui accueillent une forte densité d'habitation mais aussi une grande zone non-habitée, une zone d'infrastructures et de production. Cette zone n'est pas une zone non-véu, puisqu'elle accueille des travailleurs des clients ou usagers des commerces et équipements présents...





PATRIMOINE

PATRIMOINE

Des sites et monuments classés autour du périmètre du CRU et des architectures, figures qui reflètent les identités du lieu: identité ferroviaire, industrielle- identité "sociale" (logements sociaux)

On observe un nombre relativement important de sites et monuments classés autour du périmètre de contrat de rénovation urbaine. On remarque notamment que les parcs de Forestier et Marie-José sont des sites classés. On note également que les abattoirs d'Anderlecht font partie des monuments classés autour du périmètre.

Riche patrimoine industriel

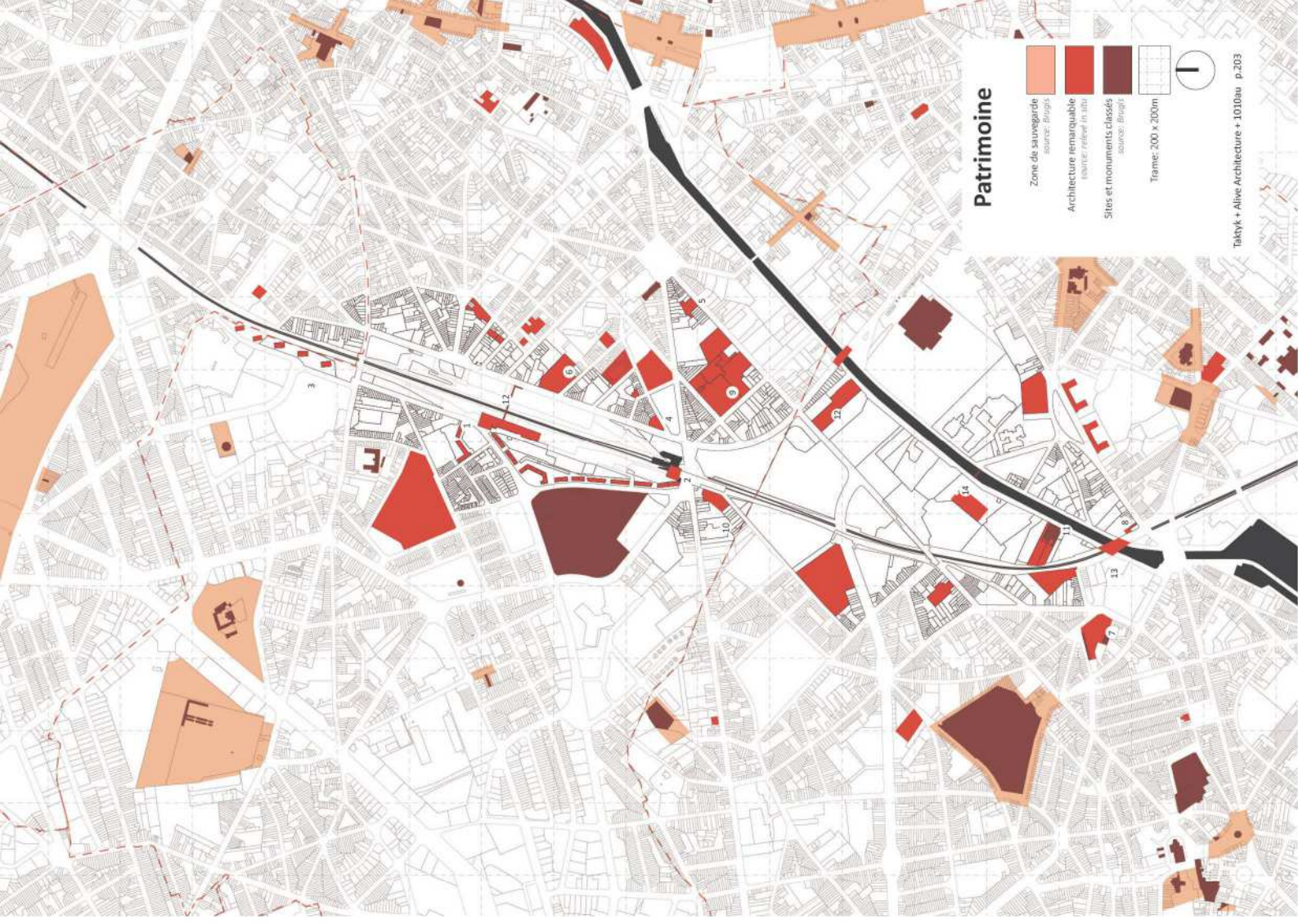
Les bâtiments sur le site de la gare de l'Ouest même sont généralement de mauvaise qualité comme les entrepôts et les halles. Mais les structures restent un élément potentiellement utilisable.

Site lié inévitablement au chemin de fer, figures symboliques de cette présence. (passerelle Beekant...)

Logements sociaux

On observe un nombre important de logements sociaux sur le territoire de Molenbeek. Histoire, "tradition".

Barres et tours de logements qui longent la ligne 28 au Nord-Ouest = symbolique / identité des lieux.





1- Station de métro Beekant



3- Logements sociaux Av. Mahatma Gandhi



5- Bâtiment Rue de Birmingham



7- Rue Scheutveld, 66



2- Logements sociaux Marie José



4- Bâtiment Rue A. Vandenpeereboom



6- Bâtiment Electrabel



8- Ancienne maison du peuple d'Andlerlecht



9- Dépôt tramway STIB



11- PORT SUD Canal d'Innovation



13- Pont ferroviaire sur le canal



10- Emaillerie Belge Rue Verheyden



12- Passerelle STIB



14- Passerelle industrielle désaffectée

LOGEMENTS SOCIAUX

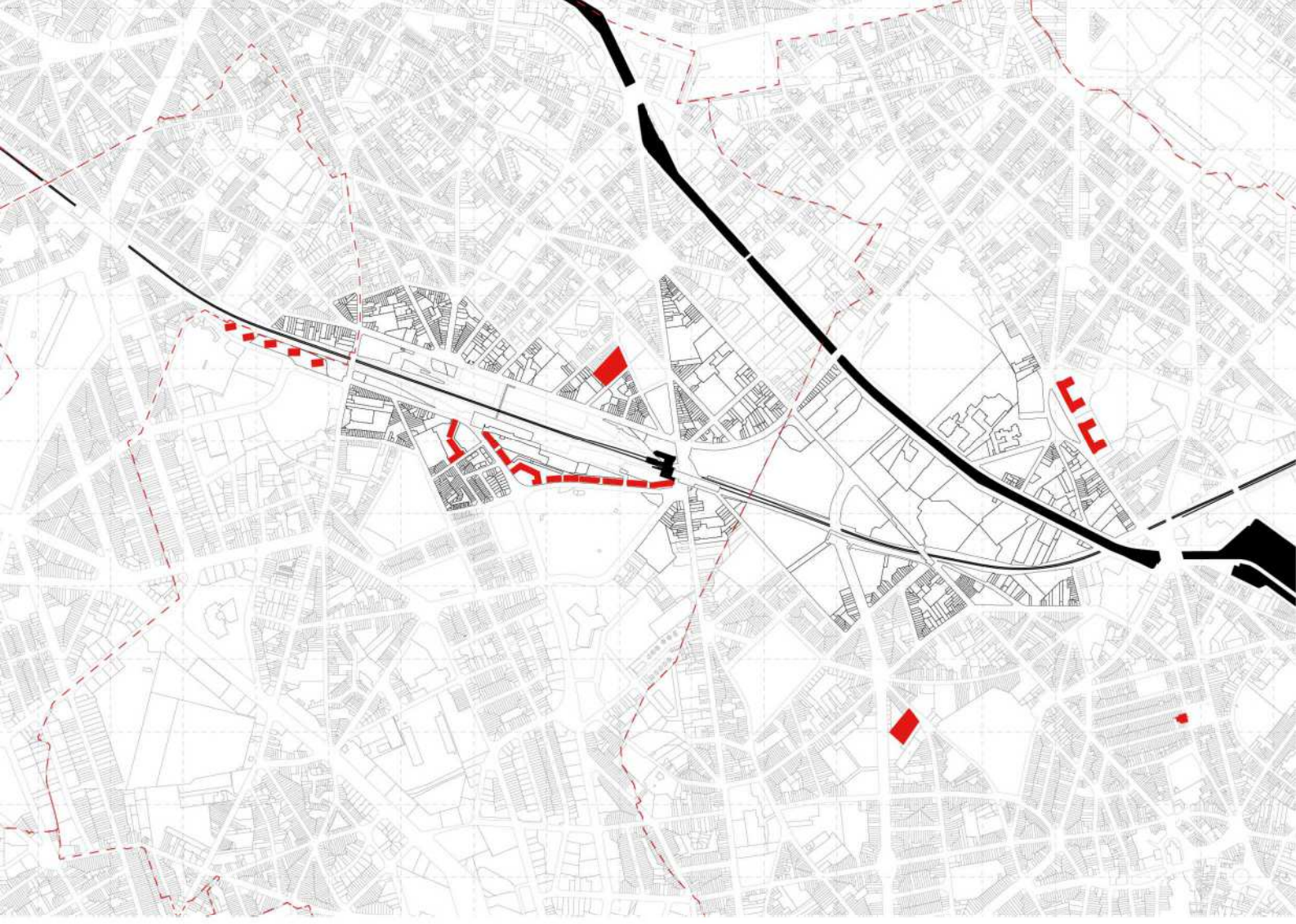
Un site aux identités multiples:
Identité liée aux grands ensembles de logements sociaux notamment
au nord du périmètre du CRU

Le site du CRU Gare de l'Ouest possède une identité fortement liée aux ensembles de logements sociaux présents dans et autour du périmètre.

La construction de logements sociaux au Nord du périmètre du CRU, à partir de 1952, a pour but de faire évoluer l'image exclusivement industrielle de la commune de Molenbeek.

Les barres de logements sociaux du quartier du parc apparaissent en 1958. Ces barres de logements longent la ligne ferroviaire 28 et lient le site de la Gare de l'Ouest à la station de métro Beekant.

En 1984, sont construites dans la même logique les tours de logements Avenue Mahatma Gandhi qui en s'élevant créent aujourd'hui un signal, une carte de visite de Molenbeek.





Logements sociaux Marie José



Station de métro Beekkant



Logements sociaux Av. Mahatma Gandhi

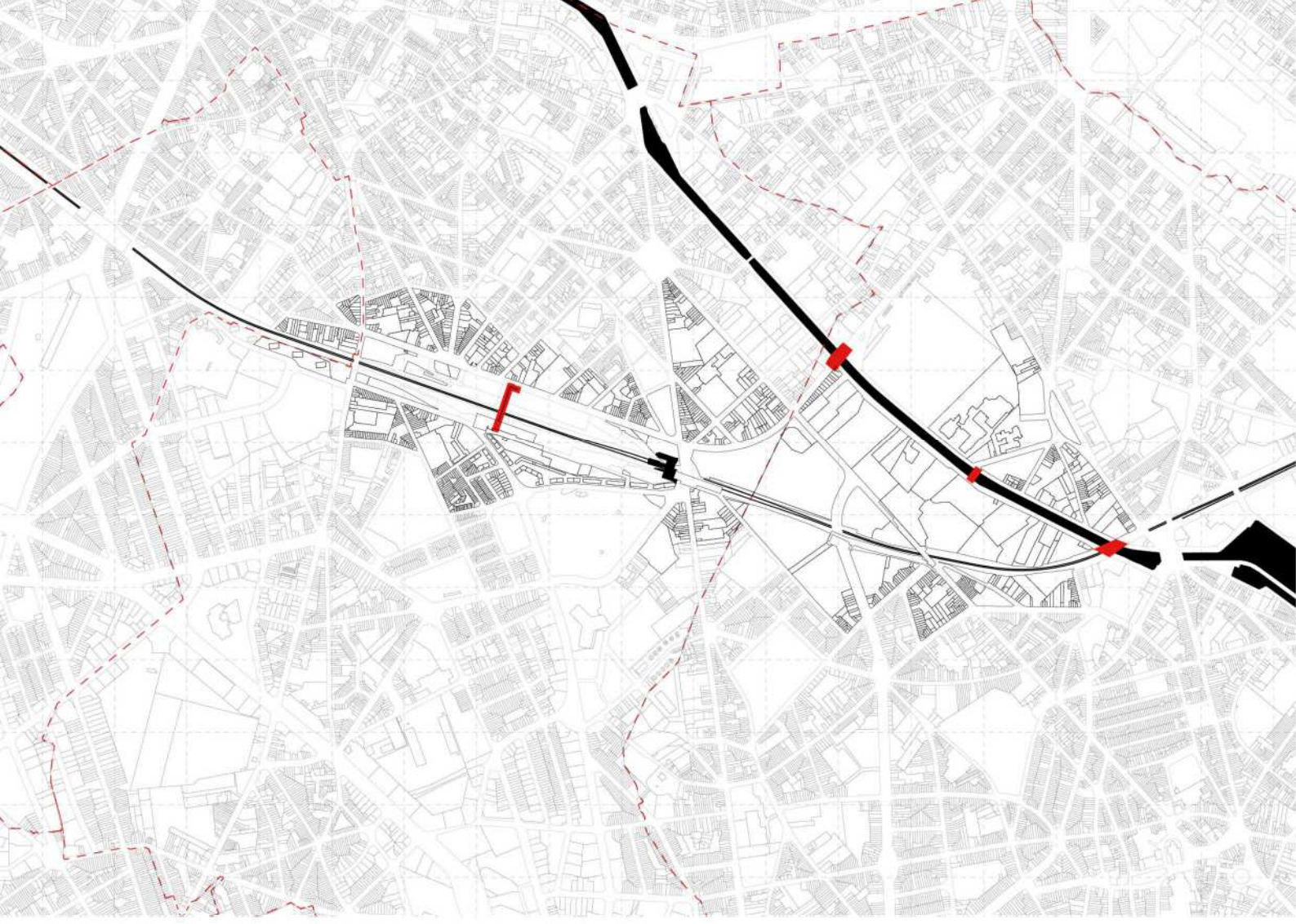
TRAVERSÉES

Une identité du site liée aux traversées des infrastructures

Le territoire du CRU Gare de l'Ouest est marqué par de grandes infrastructures linéaires que sont le canal Bruxelles-Charleroi et la ligne ferroviaire 28. Ces infrastructures fragmentent le périmètre du CRU. Les traversées qui connectent sont une marque de cette identité. Ces entités transversales écrivent physiquement l'idée de connexion.

La passerelle Beekant, est une de ces entités, elle traverse la friche ferroviaire au sud de la Gare de l'Ouest. Malgré une mauvaise qualité et une mauvaise réputation, la passerelle pourrait être revalorisée, le quartier conserverait ainsi ce symbole liant un tissu ancien molenbeekois au tissu 'moderne' à l'ouest de la ligne ferroviaire.

Entre le pont ferroviaire au Sud du périmètre et le Métro Delacroix, nous avons repéré une ancienne passerelle industrielle en acier qui a une forte valeur patrimoniale et qui combine une identité de traversée du canal et une identité industrielle.





Passerelle Beekant



Pont ferroviaire sur le canal



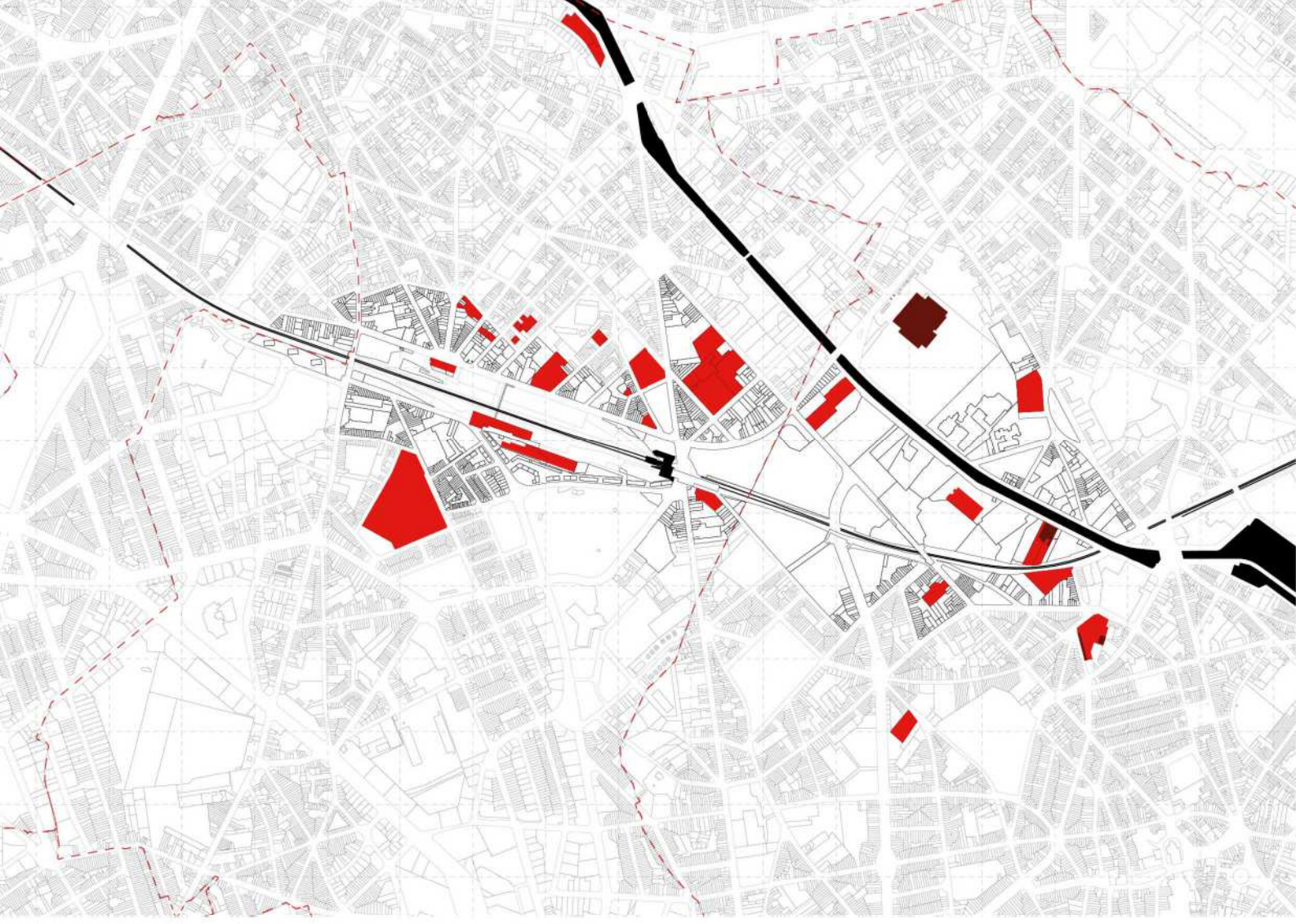
Passerelle industrielle désaffectée

PATRIMOINE INDUSTRIEL

Un site marqué par un fort patrimoine industriel

Le site du CRU Gare de l'Ouest est fortement marqué par son héritage industriel. Aujourd'hui encore, une importante partie du territoire accueille des lieux de production.

Au cours de nos visites, nous avons repérés un nombre conséquent de bâtiments industriels non classés mais qui ont une grande valeur et participent à l'identité industrielle de ce territoire.





Enaillerie rue Verheyden



Dépôt STIB



Bâtiment Industriel en coeur d'îlot rue de Birmingham



Rue Scheutveld, 66

Un patrimoine industriel réinvesti par des équipements culturels

Une partie de ce patrimoine industriel est aujourd'hui désaffectée ou inutilisée. Les espaces atypiques offerts par ces lieux industriels sont souvent importants.

Dans et autour du périmètre, certains de ces lieux accueillent aujourd'hui des équipements culturels. C'est le cas notamment de Port Sud: un projet de rénovation et de réaffectation de l'ancienne meunerie Moulart afin d'accueillir un centre d'entreprises ainsi qu'un centre d'interprétation.

On peut noter également des équipements culturels comme la Fonderie (musée bruxellois de l'industrie et du travail), le MIMA (Millenium Iconodast Museum of Art), la Raffinerie, ainsi que 'Event Brewery' installé dans une ancienne usine d'embouteillage appartenant à la brasserie Bellevue.



Port Sud



La Fonderie

SYNTHÈSE

3 identités fortes Un patrimoine à réaffecter

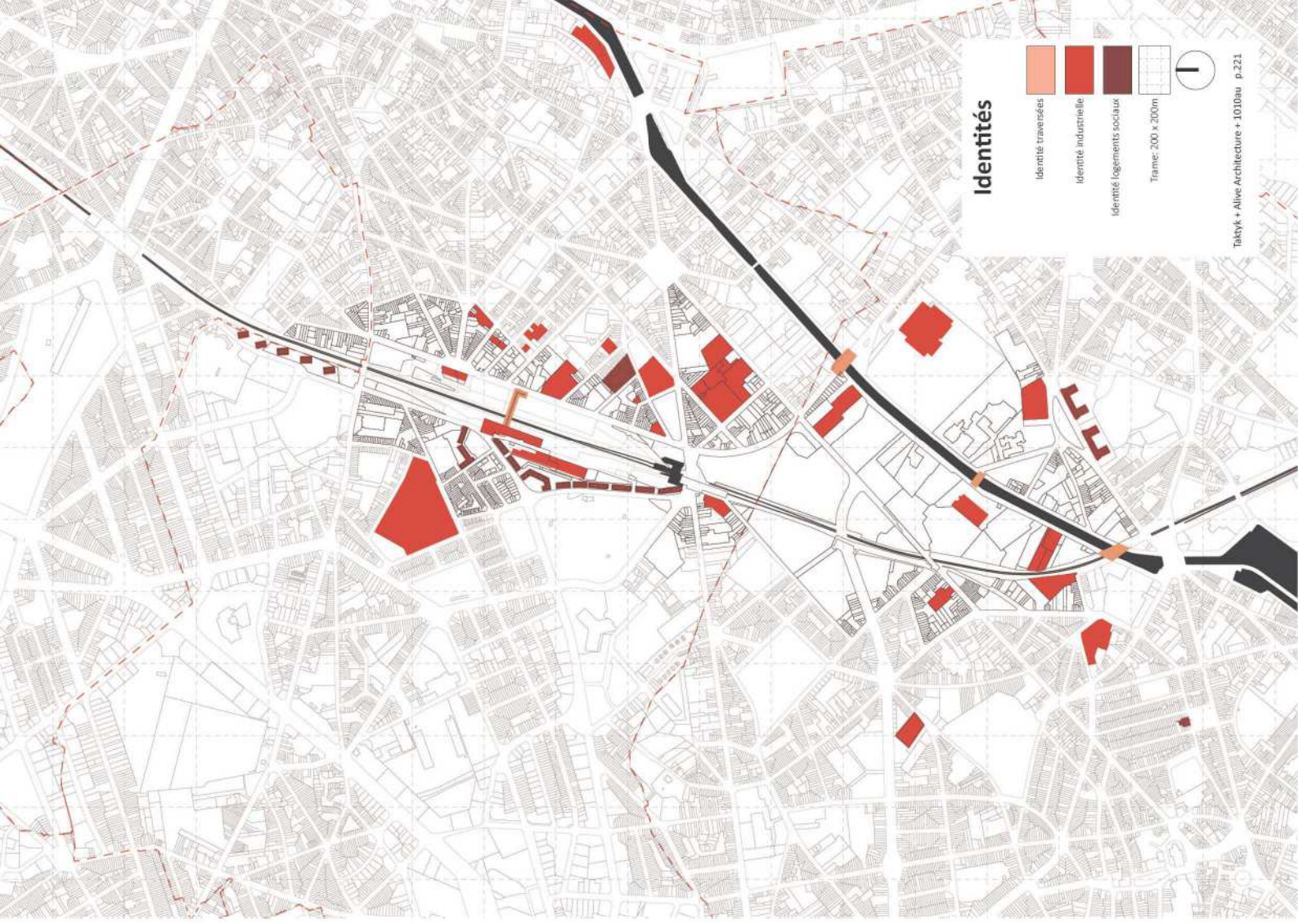
Le site est marqué par trois identités fortes :

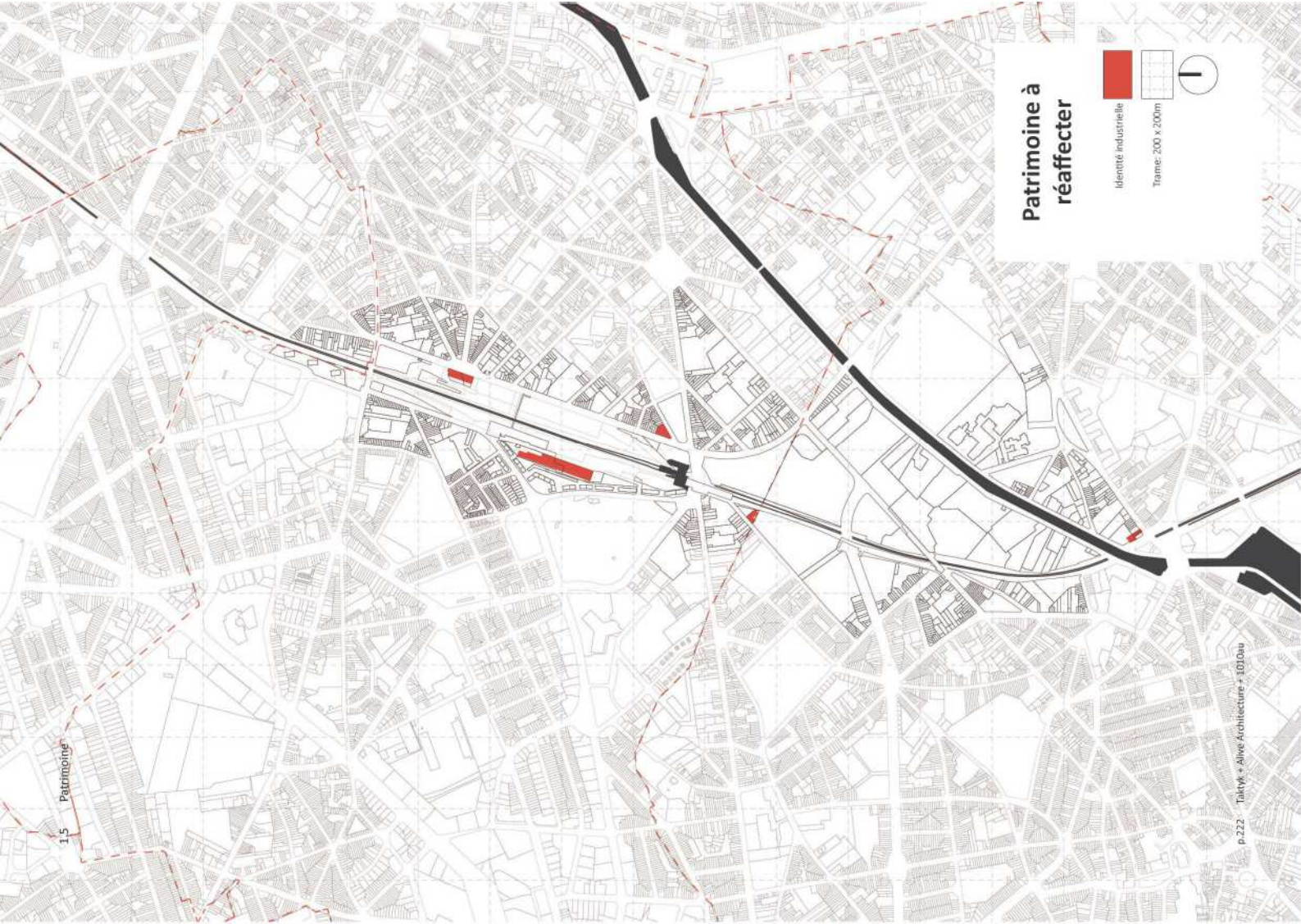
Une identité liée aux ensembles de logements sociaux notamment aux ensembles qui longent la friche ferroviaire au nord-ouest et qui par leur dimension font office de signaux dans le quartier.

Les grandes infrastructures qui scindent l'espace du CRU (canal, ligne ferroviaire) marquent le territoire. Les traversées qui connectent, offrent un passage au delà de ces ruptures forment une identité forte à valoriser.

La troisième identité est évidemment en lien avec la forte présence industrielle et son héritage.

Ces trois identités forment la particularité de ce site et il est donc important de les valoriser et de réaffecter le patrimoine qui participe à ces identités.





Ancienne brasserie rue A. Vandenpeereboom



Ancienne maison du peuple d'Anderlecht

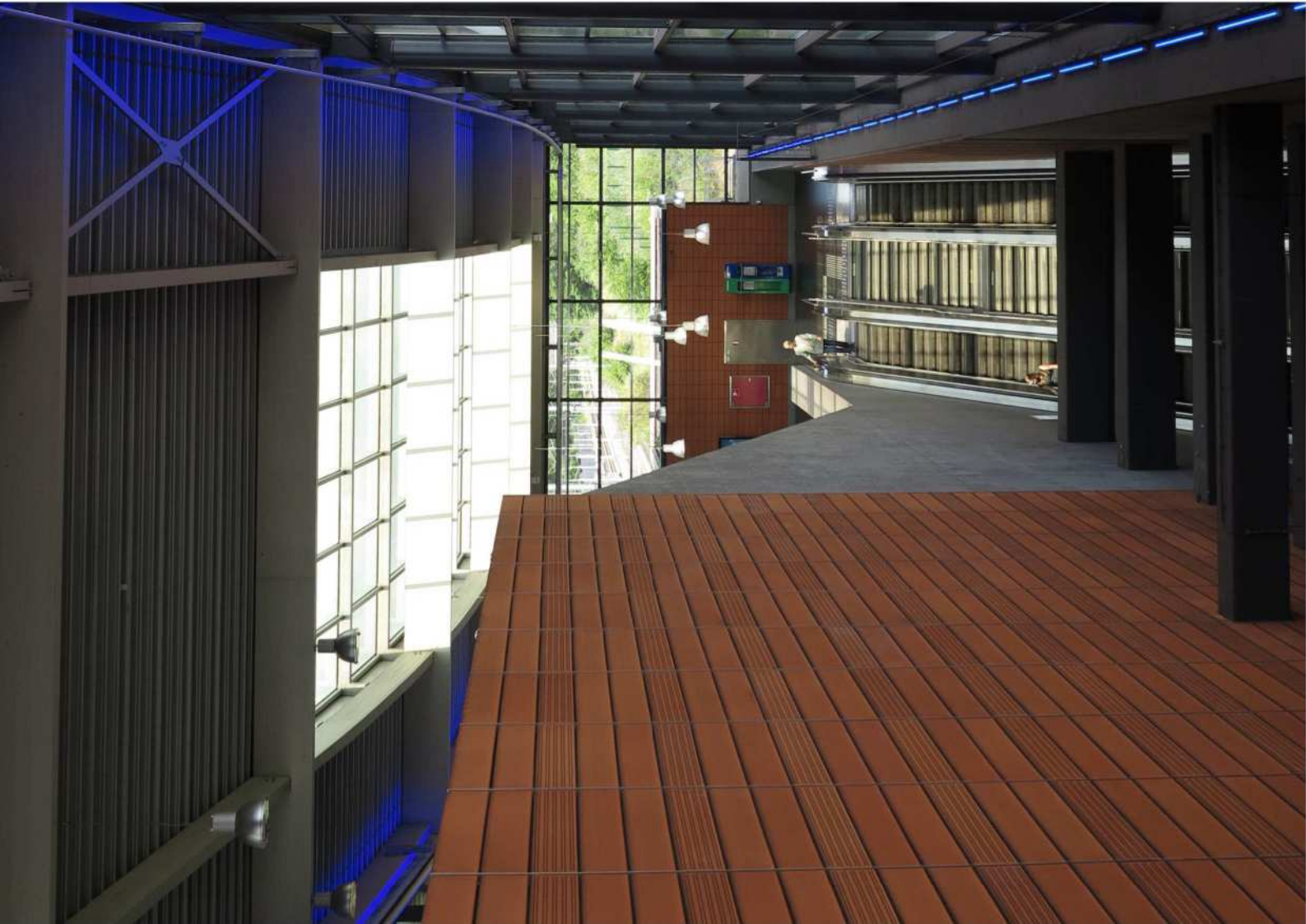


Halle industrielle friche ferroviaire



Bâtiment OXFAM

EQUIPEMENTS



ENSEIGNEMENT FONDAMENTAL

PART DES ENFANTS DU QUARTIER SCOLARISÉS
EN MATERNEL À PROXIMITÉ DE LEUR RÉSIDEN-
CE (2014-2015)

Moyenne quartiers CRU:

63,89 %

Moyenne Régionale:

68,30 %



PART DES ENFANTS DU QUARTIER SCOLARISÉS
EN PRIMAIRE À PROXIMITÉ DE LEUR RÉSIDENCE
(2014-2015)

Moyenne quartiers CRU:

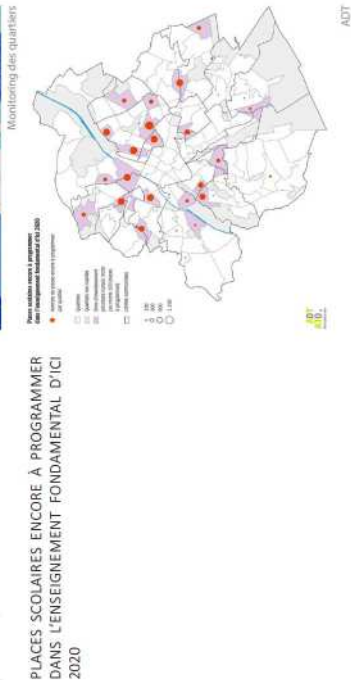
59,31 %

Moyenne Région:

63,67 %



PLACES SCOLAIRES ENCORE À PROGRAMMER
DANS L'ENSEIGNEMENT FONDAMENTAL D'ICI
2020

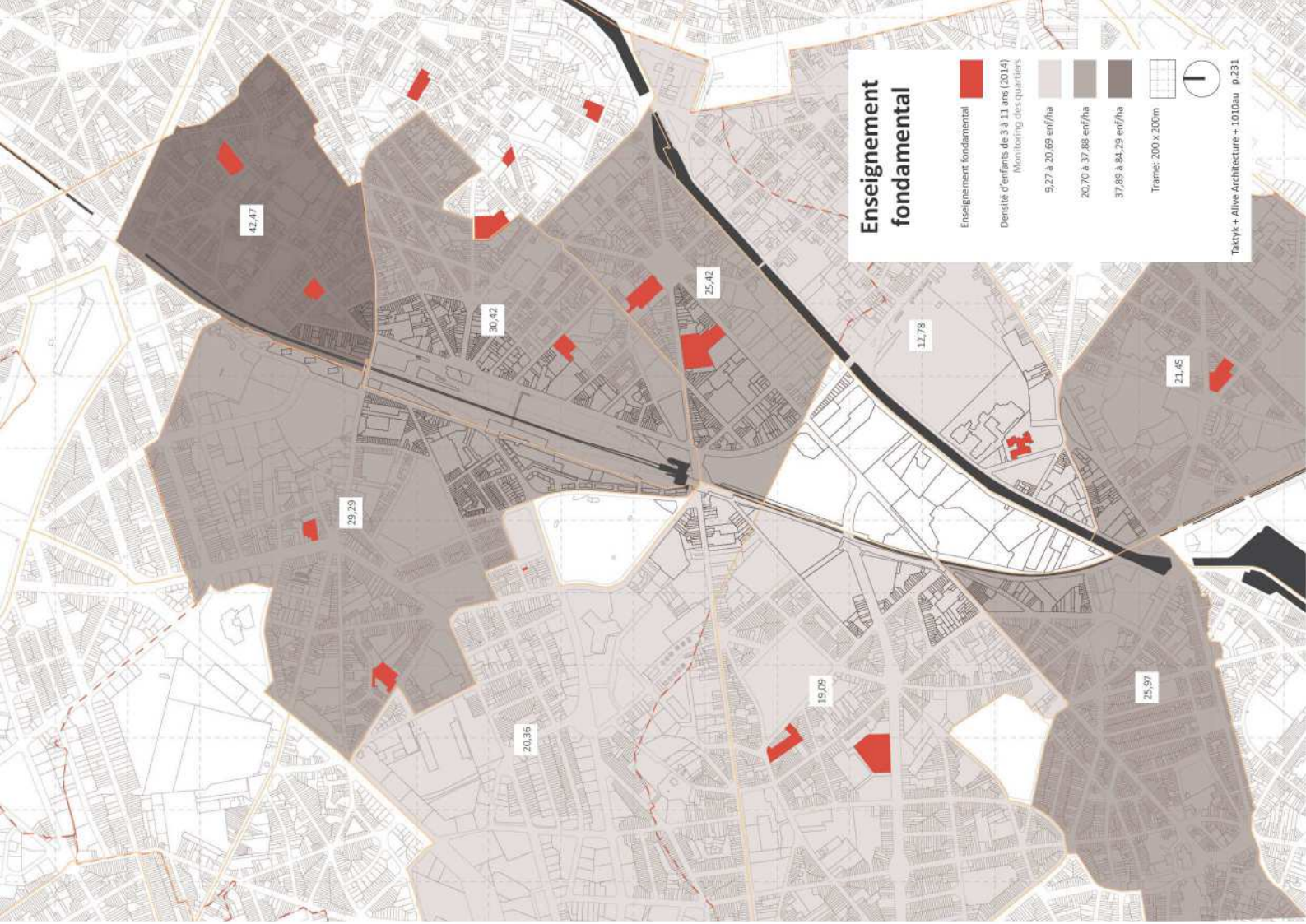


Un nombre important d'écoles fondamentales autour du périmètre du CRU
 Relativement bien réparties avec une concentration au nord-est.

Equipements d'enseignement fondamental principalement situé au Nord-Est de la Gare de l'Ouest.

Cette carte met en relation la densité d'enfants de 3 à 11 ans par hectare et par quartier statistique avec les équipements d'enseignement fondamental présents dans et autour du périmètre du CRU.

On observe des quartiers au nord du périmètre du CRU où le nombre d'enfants de 3 à 11 ans par hectare est très important. Le nombre d'écoles fondamentales y est relativement important, pourtant le nombre de places à programmer notamment dans le quartier de la gare de l'ouest y est encore important.



Un nombre important d'écoles fondamentales autour du périmètre du CRU

ENSEIGNEMENT FONDAMENTAL

On observe dans et autour du périmètre du contrat de rénovation urbaine de nombreux équipements d'enseignement et de formation. On trouve notamment de nombreux établissements d'enseignement maternel.

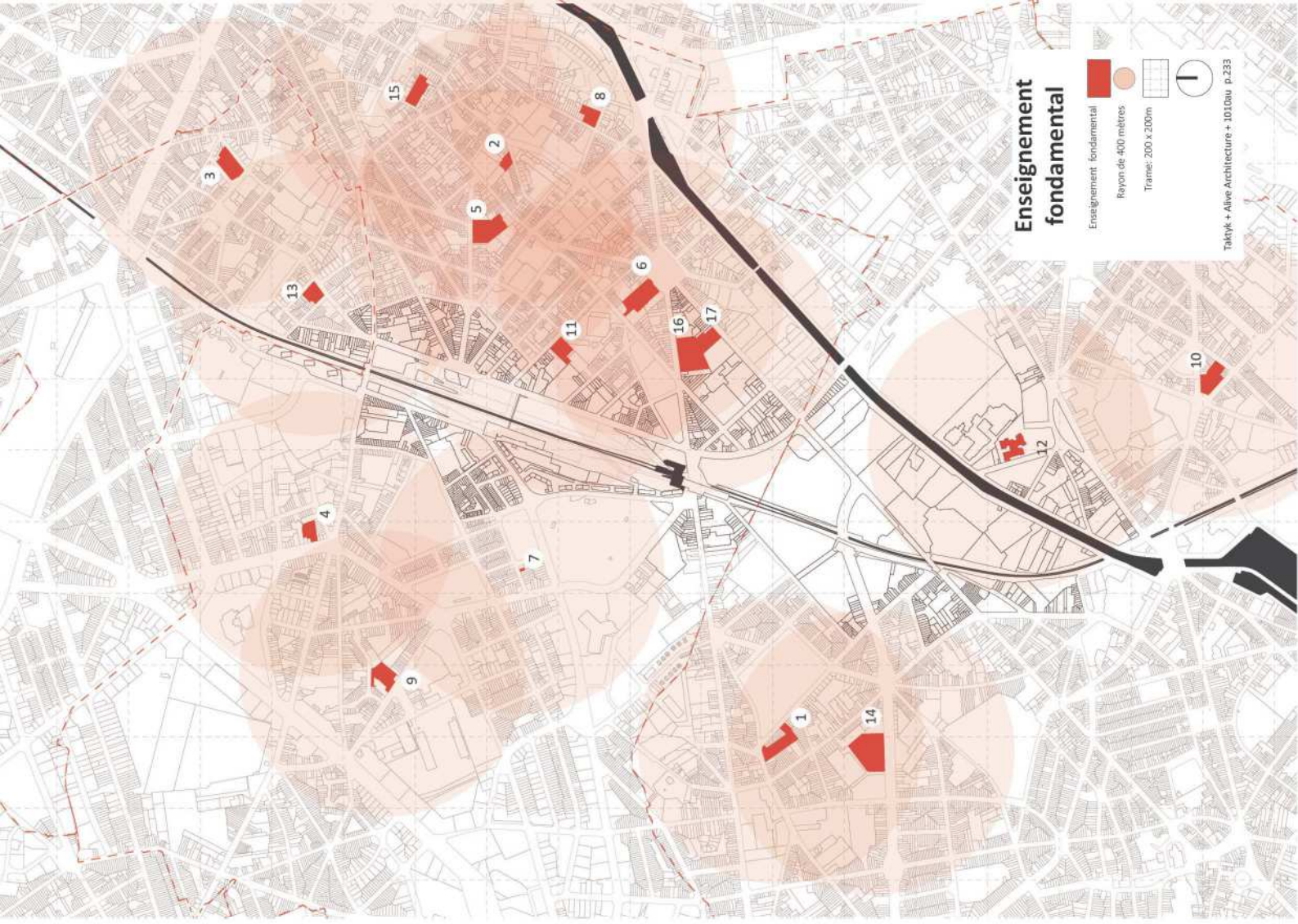
"La zone de proximité théorique des écoles maternelles est locale. En effet, dans une situation idéale, les enfants de 3 à 6 ans ne devraient pas avoir plus de 400 mètres à parcourir pour rejoindre un établissement scolaire." Inventaires des Equipements en Région de Bruxelles-Capitale – Inventaire analytique Novembre 2010_ BRAT / BGI

"Comme pour les écoles maternelles, la zone de proximité théorique des écoles primaires a été considérée comme étant locale (soit 400 mètres)." Inventaires des Equipements en Région de Bruxelles-Capitale – Inventaire analytique Novembre 2010_ BRAT / BGI

Inventaire des équipements d'enseignement fondamental:

1. Gemeentelijke Basisschool Scheut: maternelle
2. Ecole De Klimpaal: maternelle

3. Ecole communale Bossaert: maternelle/primaire
4. Institut Saint Charles: maternelle/primaire
5. Ecole Communale 1- "La rose des vents" + School 1- "Windroos": maternelle/primaire
6. Ecole Communale 5: Chouette: maternelle/primaire
7. Ecole Communale 9- Augusta Marcoux: maternelle/primaire
8. Ecole Communale 10- La cité des enfants: maternelle/primaire
9. Ecole Communale 13- L'école qui bouge: maternelle/primaire
10. Ecole Communale d'Anderslecht P9/10 "Carrefour": maternelle/primaire
11. Gemeentelijke Basisschool Windekind: maternelle/primaire
12. Centrum voor Volwassenenonderwijs Brussel: maternelle/primaire
13. La Famille Ges: maternelle/primaire
14. Ecole Fondamentale libre les Tournesols: maternelle/primaire/secondaire
15. Ecole Sainte-Ursule: primaire
16. Institut Imelda: primaire/secondaire
17. Campus Saint-Jean: primaire/secondaire



Enseignement fondamental

Enseignement fondamental

Rayon de 400 mètres

Trame: 200 x 200m

ENSEIGNEMENT SECONDAIRE

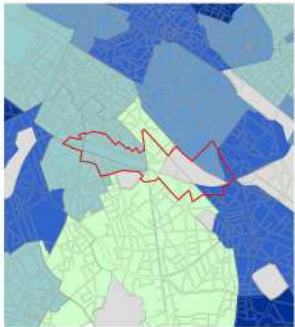
PART DES ENFANTS DU QUARTIER SCOLARISÉS
EN SECONDAIRE À PROXIMITÉ DE LEUR RÉSI-
DENCE (2014-2015)

Moyenne quartiers CRU:

27,17 %

Moyenne Régionale:

33,92 %

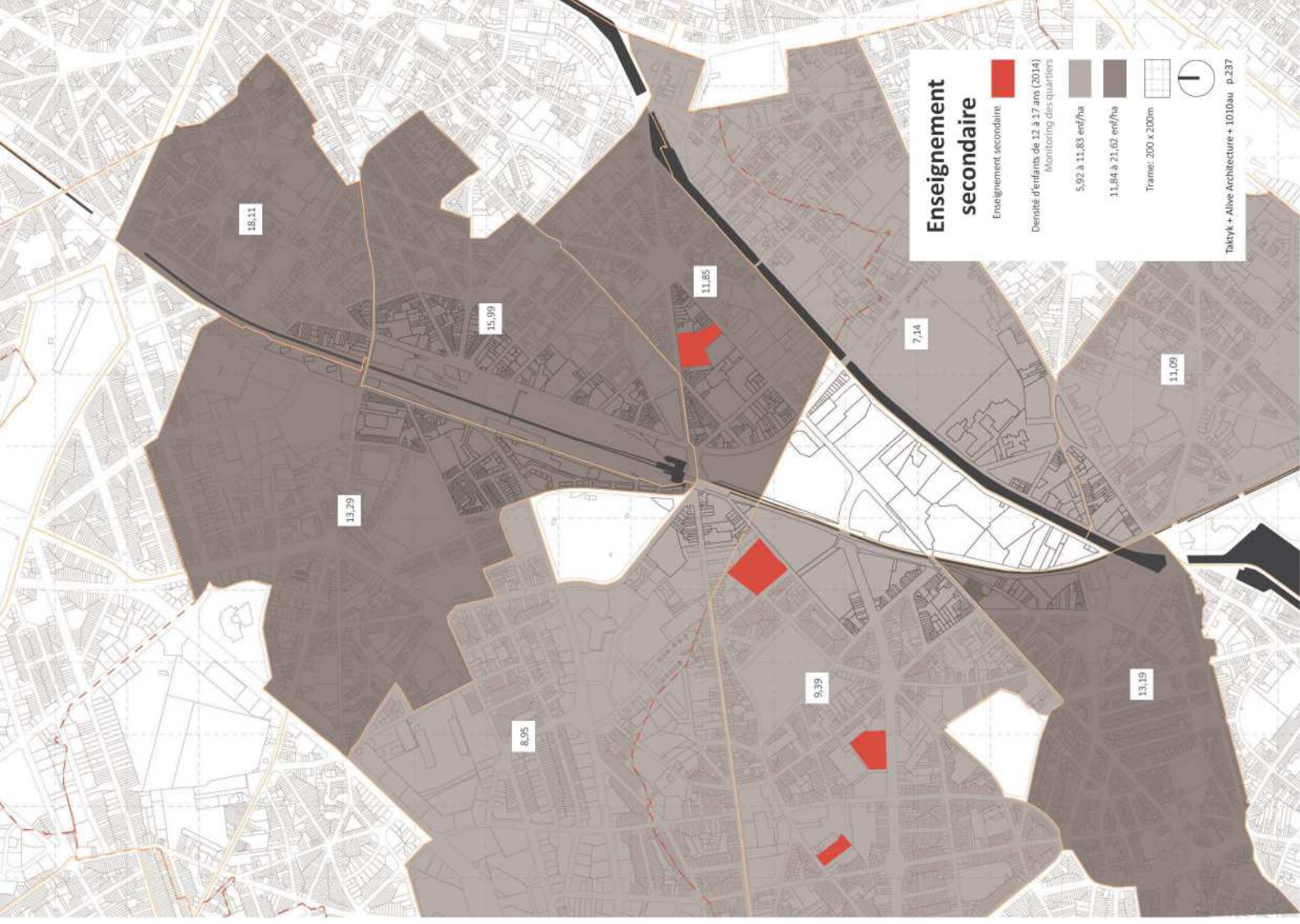


Monitoring des quartiers

Des équipements d'enseignement secondaire autour de la chaussée de Ninove.

Cette carte met en relation la densité d'enfants de 12 à 17 ans par hectare et par quartier statistique avec les équipements d'enseignement secondaire présents dans et autour du périmètre du CRU.

On observe des quartiers au nord du périmètre du CRU où le nombre d'enfants de 12 à 17 ans par hectare est très important. Les écoles secondaires sont pourtant implantées autour de la chaussée de Ninove. Il est assez étonnant, en observant le monitoring des quartiers, de constater que dans les quartiers où sont implantés ces équipements, la part des enfants du quartier scolarisés en secondaire à proximité de leur résidence y est très faible.



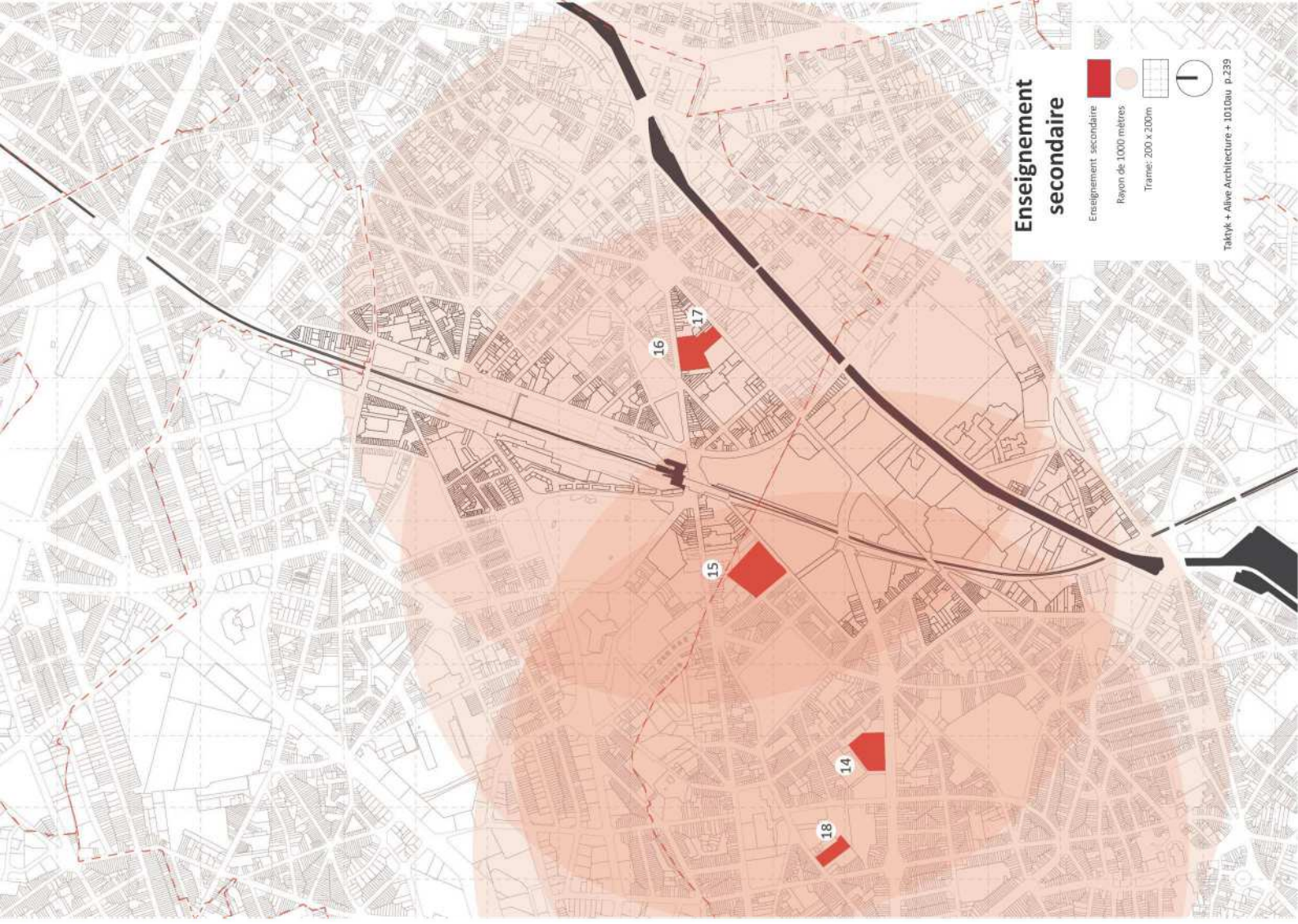
ENSEIGNEMENT SECONDAIRE

“La zone de proximité théorique des établissements de l'enseignement secondaire équivaut à la taille d'une petite commune ou d'un gros quartier comme le Pentagone, soit environ 1000 mètres.”

Inventaires des Équipements en Région de Bruxelles-Capitale – Inventaire analytique

Inventaire des équipements d'enseignement secondaire:

- 14. Ecole Fondamentale libre les Tournesols: maternelle/primaire/secondaire
- 15. Cardijnschool: enseignement secondaire spécialisé
- 16. Institut Imelda: primaire/secondaire
- 17. Campus Saint-Jean: primaire/secondaire
- 18. Institut Saint-Vincent: secondaire
- 19. Institut Notre-Dame: secondaire général et technique de transition



ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

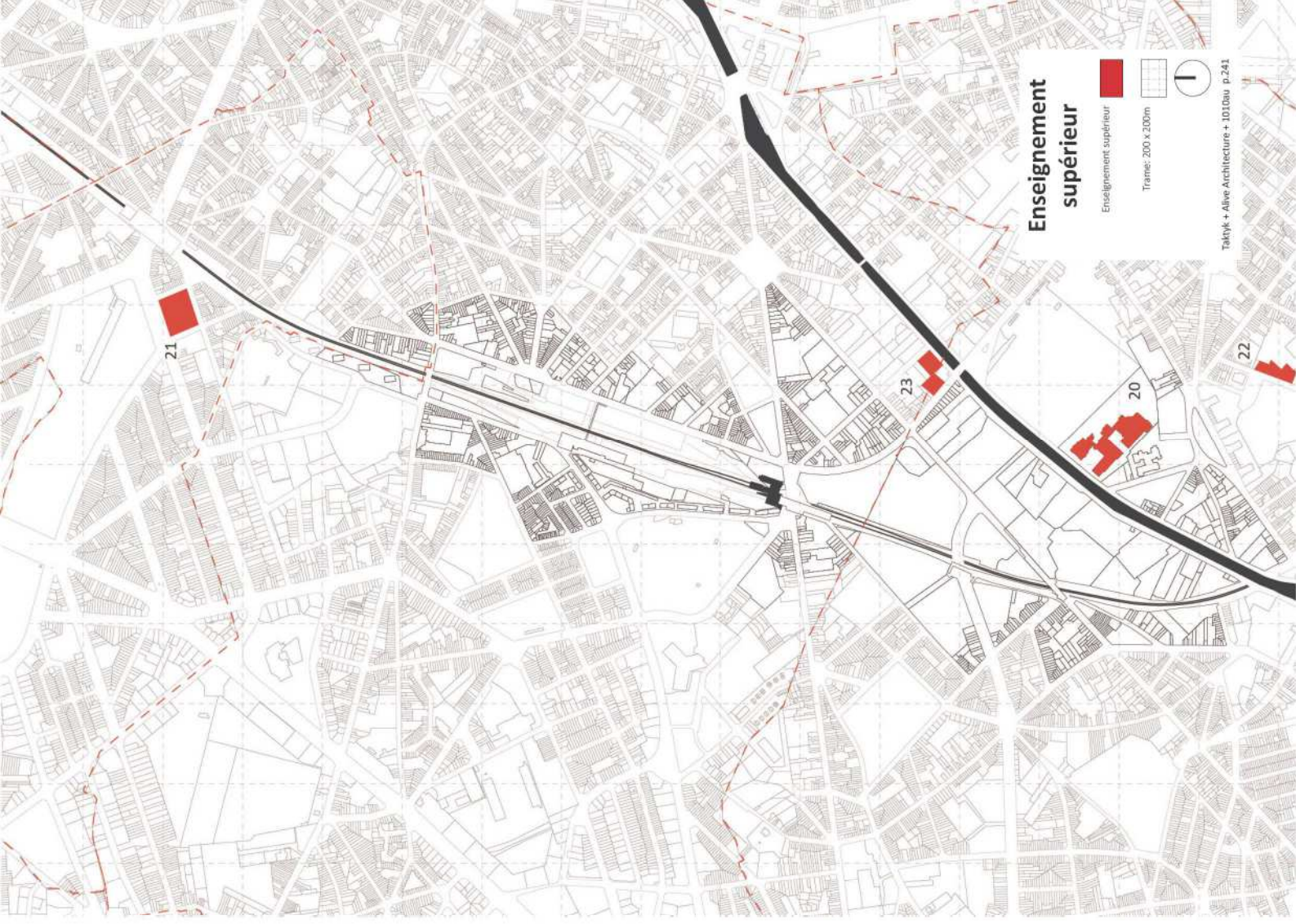
Des équipements d'enseignement supérieur qui ont une portée régionale et donc une importance stratégique pour le CRU

ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

Zone de proximité théorique: influence régionales

Inventaire des équipements d'enseignement supérieur:

- 20. Erasmus school Brussels: supérieur
- 21. Katholieke Universiteit Brussels: supérieur
- 22. ISIB Haute Ecole Paul-Henri Spaak: institut supérieur industriel de Bruxelles
- 23. IEPSCF Evere-Laelen-Anderlecht: institut d'enseignement de promotion social



Enseignement supérieur

Enseignement supérieur

Trame: 200 x 200m



Taktyk + Alive Architecture + 1010au p.241

PETITE ENFANCE

Un nombre total de place en milieu d'accueil par enfant assez faible. Pourtant, on observe autour du périmètre du contrat de rénovation urbaine un nombre important d'équipements dédiés à la petite-enfance. On trouve une grande concentration de ces équipements au Nord-Est du périmètre.

"L'indicateur « nombre de places en milieu d'accueil par enfant » indique l'offre de services d'accueil d'enfants par rapport à la demande potentielle, c'est-à-dire les enfants de moins de 3 ans du quartier. L'indicateur est donc le rapport entre le nombre total de places en milieux d'accueil collectif et familial et le nombre d'enfants de moins de 3 ans de ce quartier. Cet indicateur permet de dresser un aperçu des services de proximité disponibles en matière de petite enfance et de mettre en évidence notamment la disparité de la couverture d'accueil dans certains quartiers par rapport à d'autres"

source: IBSA-
(monitoringdesquartiers.brussels)

Manque de places d'accueil petite-enfance dans le quartier.

Le nombre de places en milieu d'accueil par enfant est beaucoup plus bas dans les quartiers du CRU que la moyenne régionale.

NOMBRE TOTAL DE PLACE EN MILIEU D'ACCUEIL
PAR ENFANT (2014)

Moyenne quartiers CRU:
0,16

Moyenne Régionale:
0,33

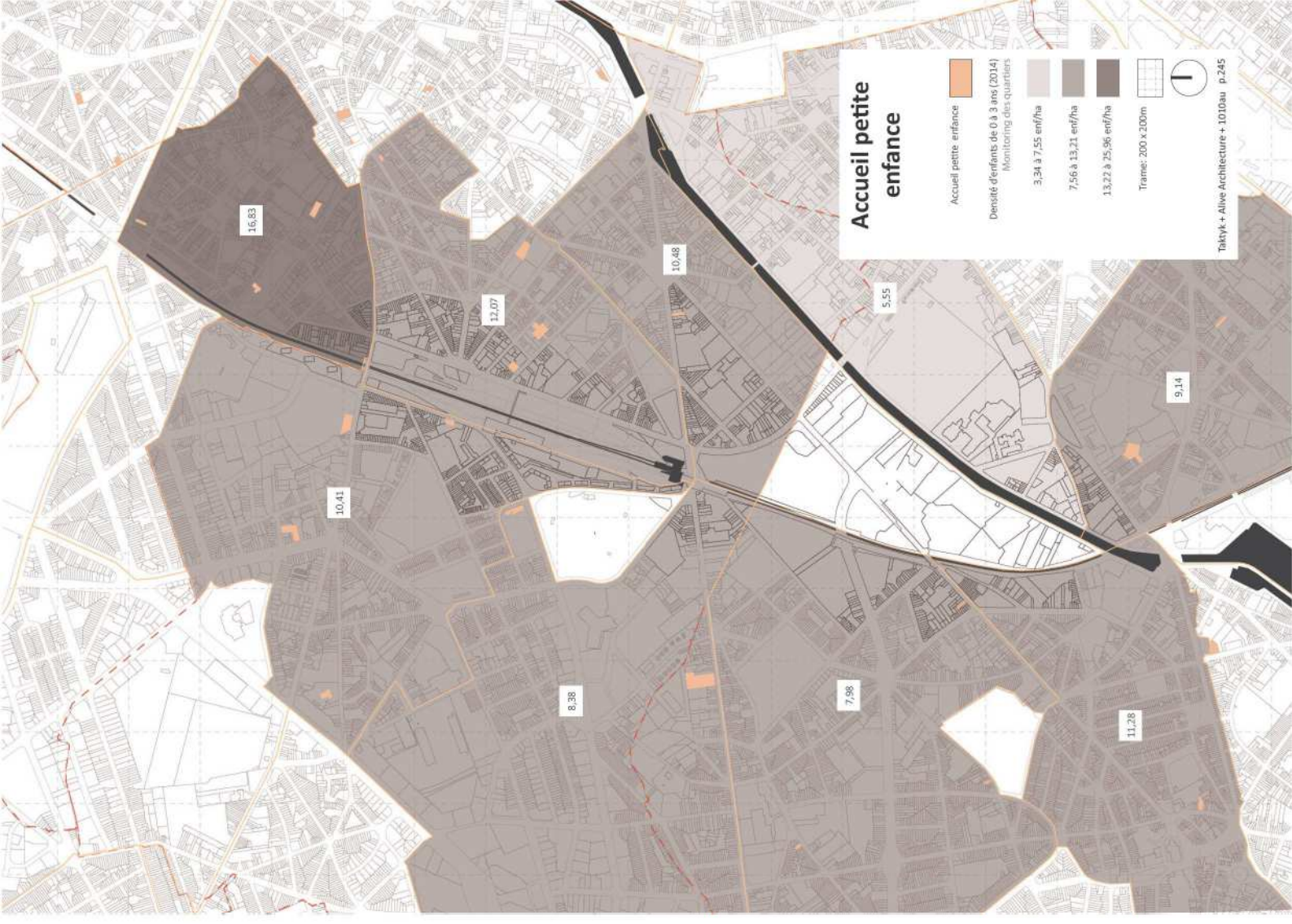


Un nombre relativement important d'équipements d'accueil aux abords du périmètre du CRU.
Des quartiers assez denses dans lesquels le nombre de jeunes enfants est important.

Equipements d'accueil de la petite-enfance principalement situé au Nord-Est de la Gare de l'Ouest.

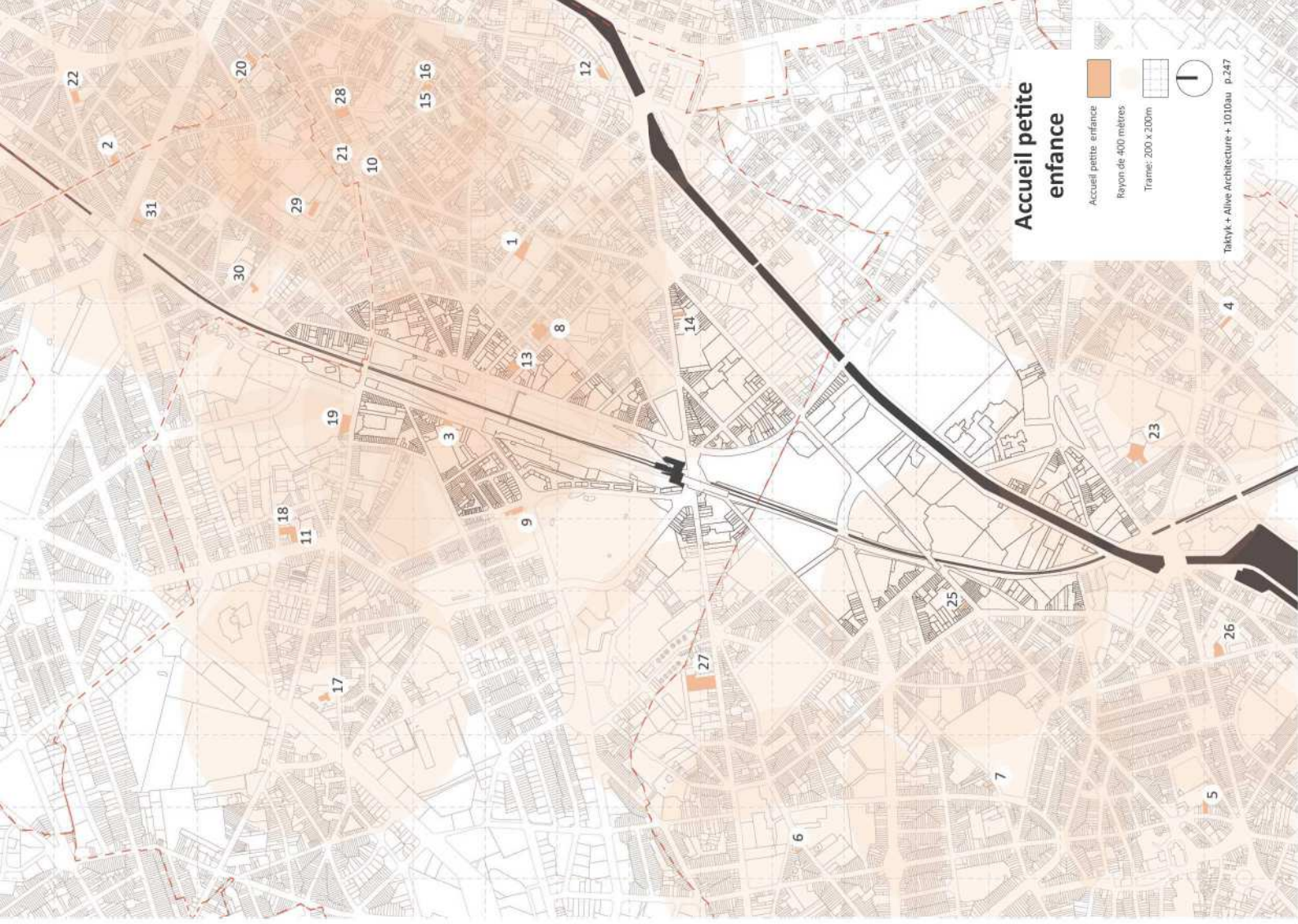
D'après le monitoring des quartiers, c'est dans les quartiers du périmètre situés à l'Est de la L28 que la part de la population de moins de 3 ans est la plus élevée (6,62%). En comparaison; à l'Ouest, la part de population de moins de 3 ans est de 5,58 % et de 4,63% dans l'ensemble de la région bruxelloise.

Cette carte met en relation la densité d'enfants de moins de 3 ans par hectare et par quartiers statistiques avec les crèches présentes dans et autour du périmètre du CRU.



Inventaire des équipements d'accueil petite enfance:

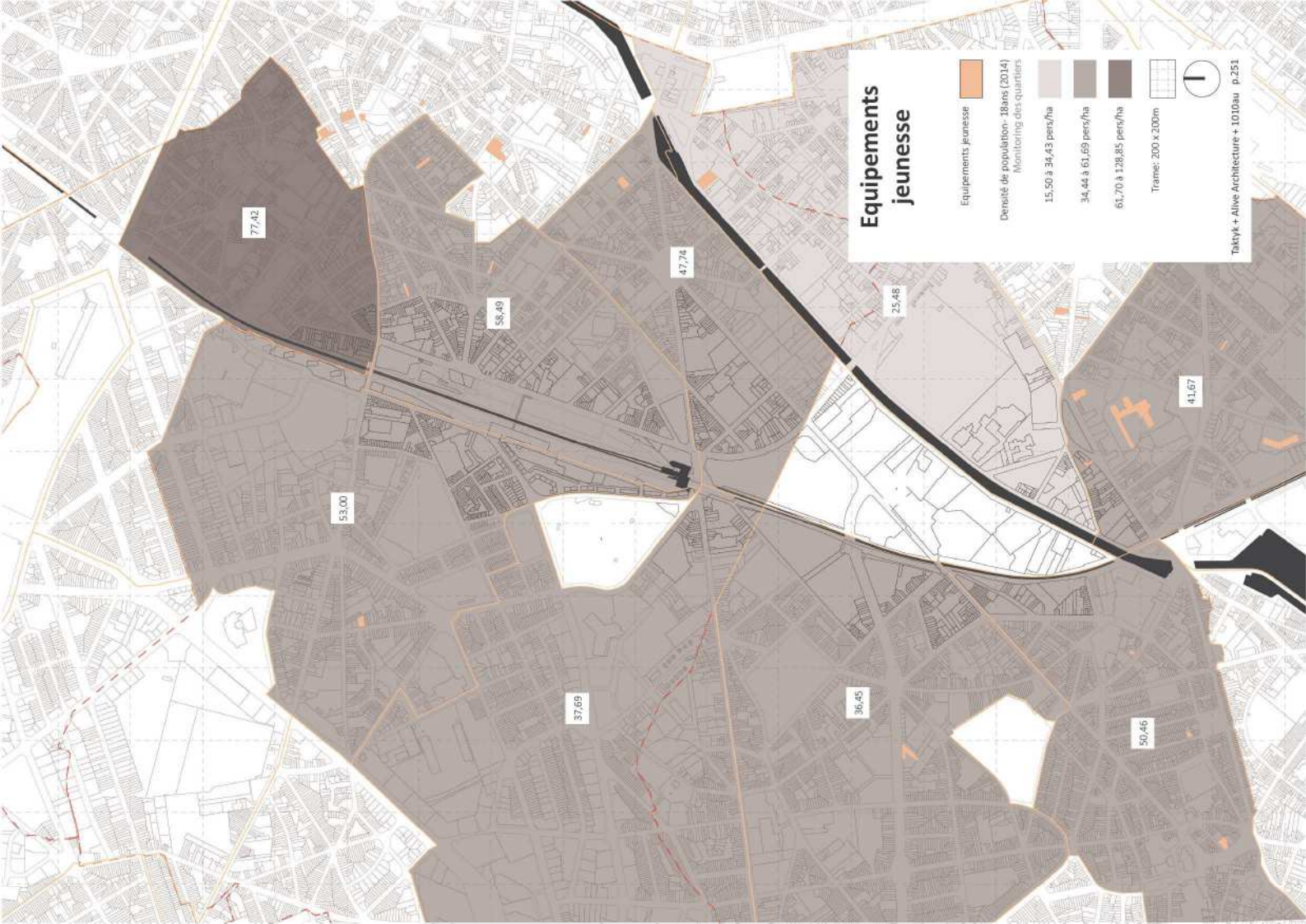
1. Maison d'enfants de l'Office Régional Bruxellois de l'Emploi
Rue Delaunoy, 60, Molenbeek Saint-Jean
- 0 à 3 ans
- Halte d'accueil occasionnelle et crèche (durée max de 3 mois)
- 38 places
2. Le royaume des Petits
Chaussée de Jette, 237, Molenbeek Saint-Jean
- 0 à 3 ans
- 17 places
3. Mamzelle Cocinelle
Rue Dubois-Thorn, 81/1, Molenbeek Saint-Jean
- 0 à 36 mois
- 28 places
4. Elmer Zuid
Boulevard de la Révision 77, Anderlecht
- 3 mois à 3,5 ans (accueil d'urgence, à temps plein, à mi-temps, de courte durée, occasionnel)
- Accueil d'enfants nécessitant des soins spécifiques (centre pour l'inclusion)
- Insertion socio-professionnelle via des actions d'économie sociale
- 64 places
5. 1 2 3 Piano
Rue du Formanoir, 23, Anderlecht
- 3 à 36 mois
- 24 places
6. L'île aux couches culottes
Rue Puccini, 15, Anderlecht
- 0 à 36 mois
- 17 places
7. Le jardin d'Elmer
Rue Démosthène, 111, Anderlecht
- 0 à 36 mois
8. Crèche Louise Lumen
Rue Jean-Baptiste Decock, 59, Molenbeek Saint-Jean
- 0 à 36 mois
- 42 places
9. Les Petites Alouettes (prégardiennat communal)
Rue du Gulden Bodem, 2A, Molenbeek Saint-Jean
- 18 à 36 mois
- 30 places
10. Crèche La Porte Verte
Rue d'Ostende, 4, Molenbeek Saint-Jean
- 18 à 36 mois
- 36 places
11. Crèche Saint-Charles
Avenue du Karreveld, 11, Molenbeek Saint-Jean
- Accueil d'enfants de 0 à 36 mois et service de garde d'enfants malades
- 42 places
12. Elmer West
Rue Fernand Brunfaut, 42, Molenbeek Saint-Jean
- Accueil d'enfants de 3 mois à 3,5 ans
- Accueil d'enfants nécessitant des soins spécifiques
- Insertion socio-professionnelle via des activités d'économie sociale
- 36 places
13. Het Molentje
Rue Jean-Baptiste Decock, 99-101, Molenbeek Saint-Jean
- 0 à 36 mois
- 36 places
- Géré par l'ASBL De Molenketjes



14. Kinderdagverblijf Atrion Chaussée de Ninove, 124A, Molenbeek Saint-Jean . 3 à 36 mois . 28 places	23. Commune Anderlecht - crèche Le Bocage Rue du Transvaal, 32, Anderlecht . 3 à 36 mois . 84 places
15. Kinderdagverblijf Bambino Rue de la Perle, 22, Molenbeek Saint-Jean . 0 à 36 mois . Possibilité d'accueil d'enfants nécessitants des soins spécifiques (retard du développement, troubles auditifs) . 38 places	24. Commune Anderlecht - crèche Les Lilas Rue de Fiemmes, 75, Anderlecht . 0 à 36 mois . 40 places
16. Kinderdagverblijf Bambino 2 Rue de la Perle, 18, Molenbeek Saint-Jean . 0 à 36 mois . Possibilité d'accueil d'enfants nécessitants des soins spécifiques (retard du développement, troubles auditifs) . 20 places	25. Commune Anderlecht - crèche Les Perce-Neige Rue de Birmingham, 275, Anderlecht . 0 à 36 mois . 22 places
17. Kinderdagverblijf Harlekijnjntje Rue des Béguines, 101, Molenbeek Saint-Jean . 0 à 36 mois . 23 places . Géré par l'ASBL De Molenketjes	26. Commune Anderlecht - Kinderdagverblijf De Vlootjes Rue de Douvres, 23, Anderlecht . 0 à 36 mois . Possibilité d'accueil d'enfants nécessitants des soins spécifiques (retard du développement, autisme et troubles associés) . 28 places
18. Kinderdagverblijf Sint-Karel (KDV Sint-Karel) Avenue du Karreveld, 17, Molenbeek Saint-Jean . 0 à 36 mois . 72 places	27. Kinderdagverblijf Scheutje Chaussée de Ninove, 337, Anderlecht . 0 à 36 mois . 33 places
19. Les couleurs d'Oline Chaussée de Gand, 375, Molenbeek Saint-Jean . 0 à 36 mois . 54 places	28. Happy Baby (ASBL) Rue Piers, 27, Anderlecht
20. Les jardins d'Oline Rue du Jardinier, 75A, Molenbeek Saint-Jean . 0 à 36 mois . 18 places	29. Crèche communale Bonhomme Rue Schmitz, 13, Koekelberg . 0 à 36 mois . 42 places
22. Vrij Kinderdagverblijf De Hummeljes Rue Haeck, 61/1, Molenbeek Saint-Jean . 0 à 36 mois . Possibilité d'accueil d'enfants nécessitants des soins spécifiques (retard du développement, handicap moteur) . 38 places	30. Crèche communale Tilapin Rue de Ganshonen, 6, Koekelberg . 0 à 36 mois . 24 places
	31. Kinderdagverblijf Barbara Boulevard Leopold II, 282, Koekelberg . 0 à 36 mois . 50 places

ÉQUIPEMENTS JEUNESSE

Des équipements dédiés aux jeunes principalement à l'est de la ligne
28
Ces équipements sont assez loin des franges urbaines au bord de la
ligne ferroviaire



ÉQUIPEMENTS JEUNESSE

Inventaire des équipements dédiés à la jeunesse.

Nombre important de jeunes notamment dans les quartiers situés à l'Est du Cru...

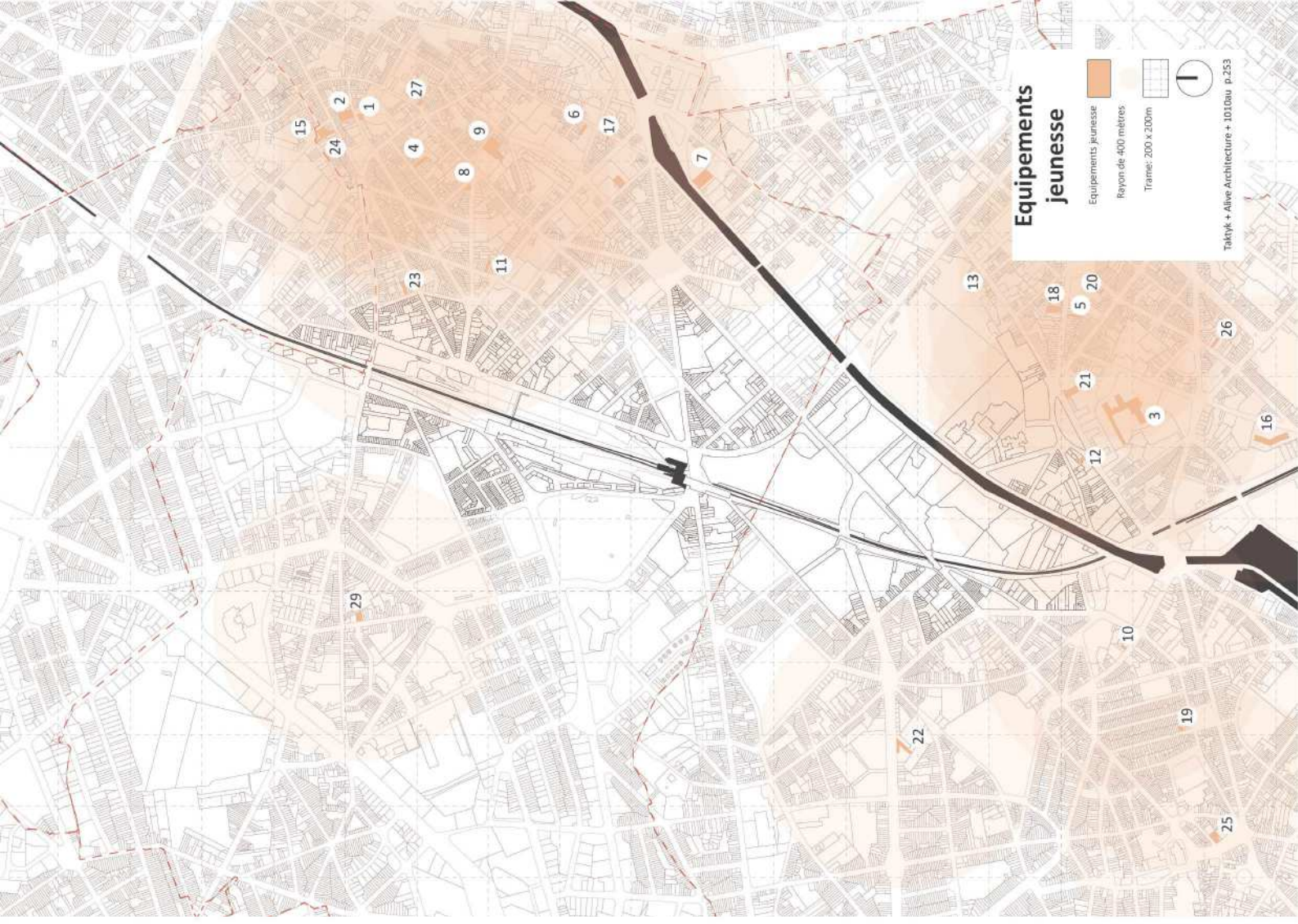
Présence de maisons de jeunes et de lieux offrant des activités para-scolaire.

Équipements assez concentrés au Nord-Est et au Sud du périmètre du CRU

Inventaire des équipements dédiés aux jeunes:

1. Association de la Jeunesse Molenbeekoise (AIM)
Rue Tazelaux, 34, Molenbeek Saint-Jean
2. Association de la Jeunesse Molenbeekoise (AIM)
Rue Tazelaux, 25, Molenbeek Saint-Jean
3. Football-Etudes-Familles-Anderslecht (FEFA)
Rue Chomé-Wyns, 5, Anderslecht
4. Fraternité- Broederlijkheid
Rue Edmond de Grimberghen, 28, Molenbeek Saint-Jean
5. La maison des enfants d'Anderslecht Club Unesco (MDE)
Rue Van Lint, 18, Anderslecht
6. La Rue
Rue Ransfort, 61, Molenbeek Saint-Jean
7. Maison de quartier communale Heyvart
Quai de l'Industrie, 32, Molenbeek Saint-Jean
8. Maison de quartier communale Quatre-Vents
Rue de Courtrai, 1, Molenbeek Saint-Jean

9. Notre coin du quartier
Rue de la Colonne, 54, Molenbeek Saint-Jean
10. SAFA
Avenue Raymond VanderBruggen, 61, Anderslecht
11. Study Kids Support (SKS)
Rue Vanderdussen, 80, Molenbeek Saint-Jean
12. Syndicat des locataires de logements sociaux-Anderslecht
Square Albert Ier, 32, Anderslecht
13. Union des Locataires d'Anderslecht Cureghem (ULAC)
Chaussée de Mons, 213, Anderslecht
14. Alhambra Suite (Maison des jeunes Alhambra)
Rue Rossini, 16, Anderslecht
15. D'Broel- AIM (associations des jeunes marocains)
Rue de la Vermicellerie, 10, Molenbeek Saint-Jean
16. Projet de Cohésion Sociale (PCS) Goujons
Rue des Goujons, 59, Anderslecht
17. Avicenne Centre de jeunes
Rue Ransfort, 81, Molenbeek Saint-Jean
18. Centre de Jeunes (CDJ) Anderslecht
Rue Van Lint, 29, Anderslecht
19. Commune Anderslecht- Service Prévention-Axe de développement social de quartiers- Antenne Centre
Rue du Greffe, 5A, Anderslecht
20. Commune Anderslecht- Service Jeunesse
Rue Georges Moreau, 5, Anderslecht



21. Commune Anderlecht- Service Prévention- Axe de développement social de quartiers- Antenne de Cureghem
Square Albert 1er, 2, Anderlecht
22. Couleurs Jeunes
Boulevard Maurice Herbet, 24, Anderlecht
23. D'Broej- Maison de Jeunes Centrum West
Rue de Menin, 24, Molenbeek Saint-Jean
24. Formation Insertion Jeunes (FIJ)- Molenbeek Saint-Jean
Rue Piers, 48, Molenbeek Saint-Jean
25. Gemeenschapscentrum de rink
Place de la Vallance, 7, Anderlecht
26. Media Actie Kureghem Stad (MAKS)
Rue Georges Moreau, 110, Anderlecht
27. SMONERS
Chaussée de Merchtem, 7, Molenbeek Saint-Jean
28. La goutte d'huile
Quai du Hainaut, 69, Molenbeek Saint-Jean
29. Maison de quartier communale Karreveld
Rue Reimond Stijns, 64, Molenbeek Saint-Jean

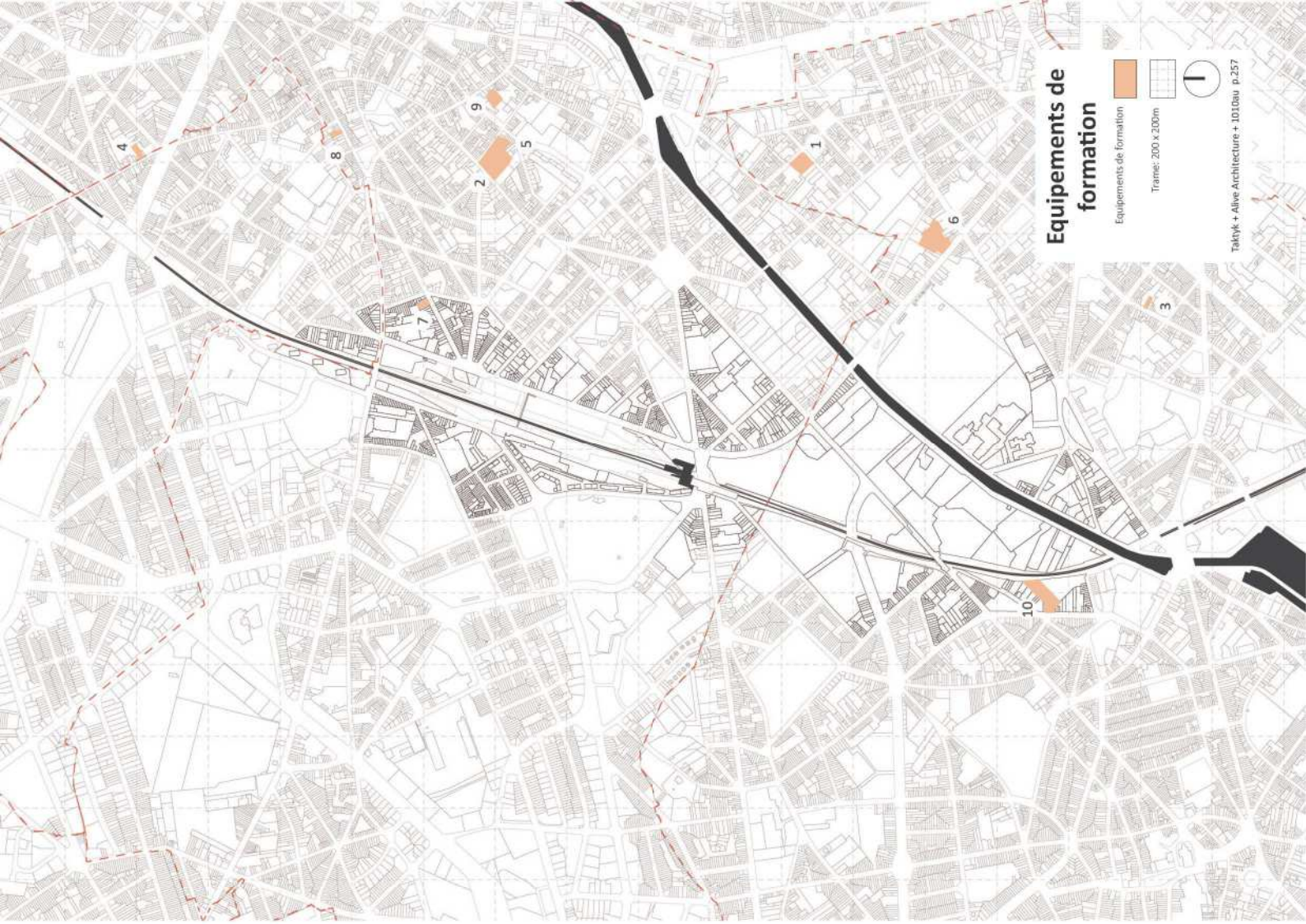
ÉQUIPEMENTS DE FORMATION

Des quartiers où le taux de chômage est assez élevé. Les lieux de formation sont principalement situés à l'Est de la ligne 28, voir même au delà du Canal.

Inventaire des équipements liés à la formation (professionnelle et/ou alphabétisation):

1. IDEE 53
Rue du Chimiste, 34-36 Anderlecht
1. Centre Anderlechtois de Formation (CAF)
Rue du Chimiste, 34-36 Anderlecht
2. Le Piment
Rue de la Colonne, 56, Molenbeek Saint-Jean
3. Media Actie Kureghem Stad (MAKS)
Rue Georges Moreau, 36, Anderlecht
4. Promotion de la formation en alternance (PRO-FORAL)
Chaussée de jette, 229, Molenbeek Saint-Jean
5. Centre de formation Bernevie (AFT Bernevie)
Rue de la Colonne, 54, Molenbeek Saint-Jean
6. Mission locale d'Anderlecht pour l'emploi la formation et le développement
Rue Ropsey Chaudron, 7, Anderlecht
7. SIREAS centre de formation des évangés noirs
Rue des étangs noirs, 83-85, Molenbeek Saint-Jean
8. Formation Insertion Jeunes (FIJ) Molenbeek Saint-Jean
Rue Piers, 48, Molenbeek Saint-Jean

9. Lire et écrire Bruxelles
Rue de la Borne, 14/9, Molenbeek Saint-Jean
10. Casa Bianco
Avenue Fernand Malherbe, 42, Anderlecht



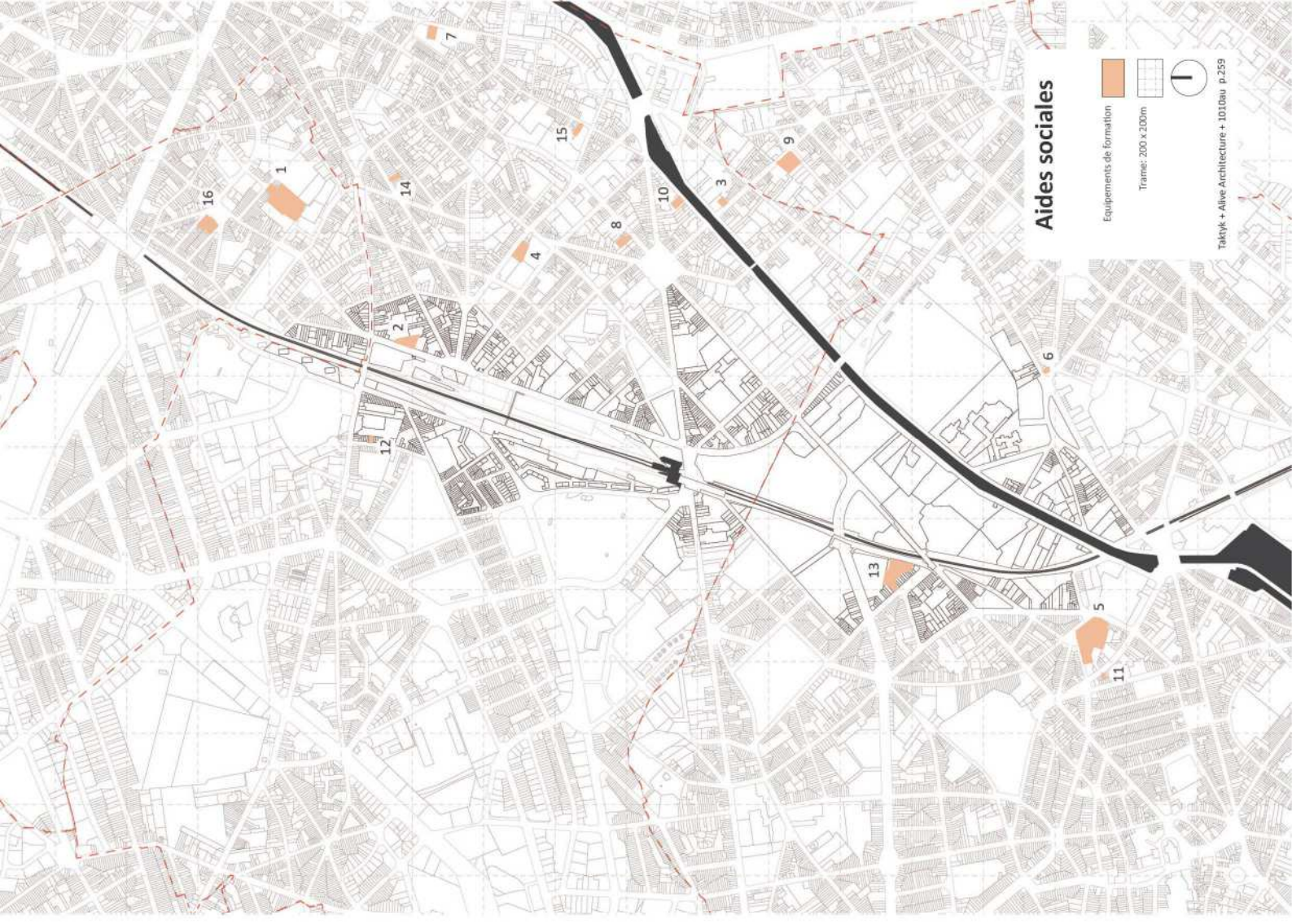
AIDES SOCIALES

Des quartiers où le taux de chômage est assez élevé. Les lieux de formation sont principalement situés à l'est de la ligne 28, voir même au delà du Canal.

Inventaire des équipements qui offrent un soutien à la population, aides sociales

1. CPAS Koekelberg
Rue François Delcoigne, 39, Koekelberg
2. CPAS Molenbeek Saint-Jean- secteur Osseghem
Rue Alphonse Vandenpeereboom, 14, Molenbeek Saint-Jean
3. CPAS Molenbeek Saint-Jean- secteur Gosselies
Rue de Gosselies, 8, Molenbeek Saint-Jean
4. CPAS Molenbeek Saint-Jean- secteur Duchesse
Rue Delaunoy, 58-60, Molenbeek Saint-Jean
5. CPAS Anderlecht
Avenue Raymond Vander Bruggen, 62-64, Anderlecht
6. Service social de Cureghem
Rue Van Lint, 75, Cureghem
7. Service d'action sociale- Commune de Molenbeek Saint-Jean
Rue du Comte de Flandre, 20, Molenbeek Saint-Jean
8. Service des affaires sociales- Commune d'Anderlecht
Rue de Fiennes, 75, Anderlecht
9. ASBL Logements pour tous
Rue du Chimiste, 34, Molenbeek Saint-Jean

10. ASBL La chaîne de l'amitié
Quai de Mariemont, 13-14, Molenbeek Saint-Jean
11. Centre Severine- Planning familial laïque de Bruxelles
Avenue Raymond Vander Bruggen, 84, Anderlecht
12. Planning familial du Karreveld
Rue Jules Delhaize, 20, Molenbeek Saint-Jean
13. ASBL Banque Alimentaire Bruxelles-Brabant
Rue de Glasgow, 16, Anderlecht
14. ASBL Centre de guidance de Molenbeek Saint-Jean
Rue d'Ostende, 26, Molenbeek Saint-Jean
15. ASBL La Rue
Rue Ransfort, 61, Molenbeek Saint-Jean



Aides sociales

Équipements de formation

Trame: 200 x 200m



Taktyk + Alive Architecture + 1010au p.259

EQUIPEMENTS CULTURELS

Très peu d'équipements culturels dans le périmètre du CRU. On peut tout de même repérer autour du périmètre, deux bibliothèques ainsi que la ludothèque de Molenbeek qui offre également un accompagnement et une aide aux devoirs.

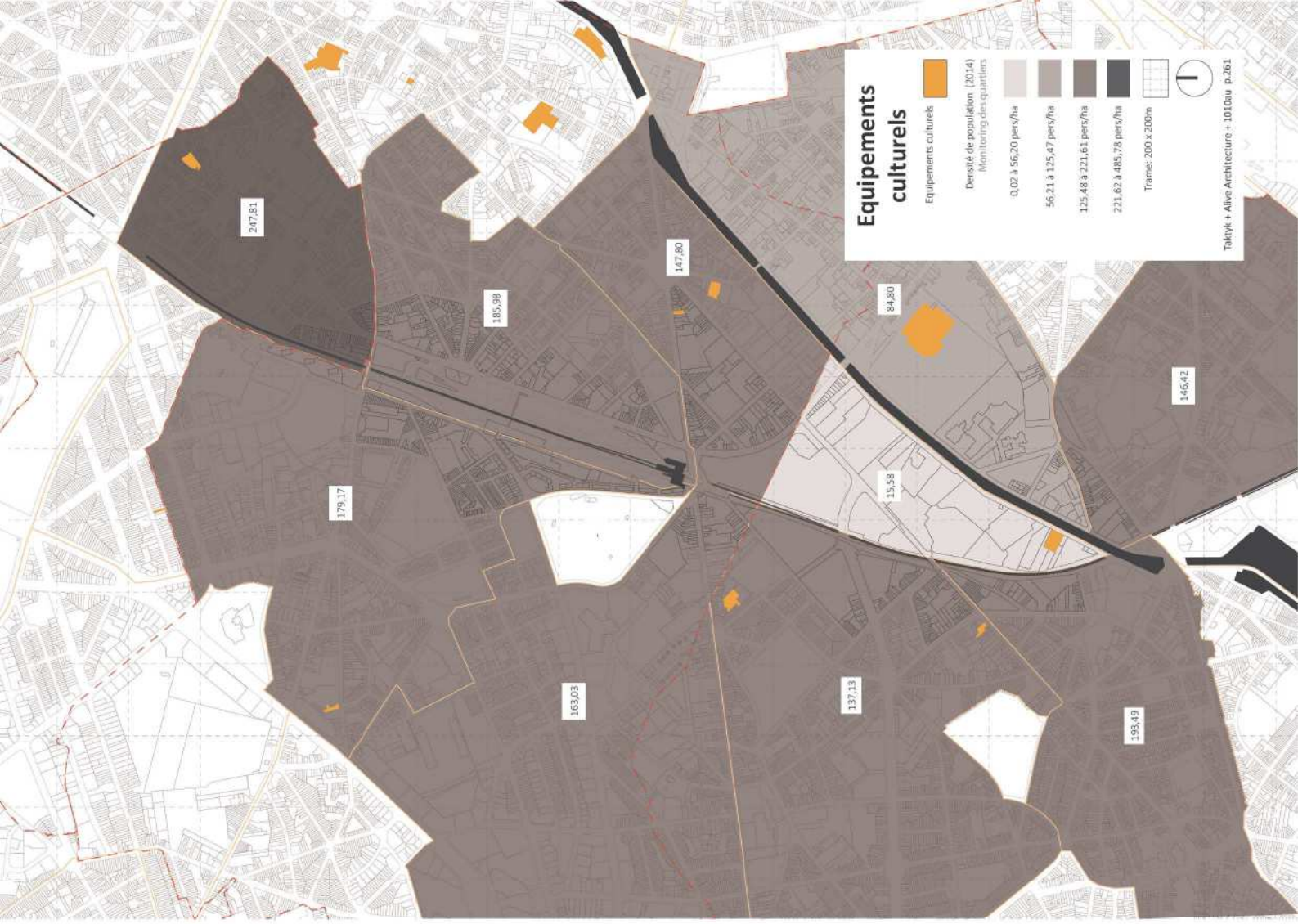
Quelques musées, le musée national de la Résistance, la fonderie (le musée bruxellois de l'industrie et du travail), le MIMA (Millennium Iconoclast Museum of Art) et le musée bruxellois de la gueuze.

On trouve aussi proche du quartier deux espaces permettant d'accueillir des conférences, des spectacles, des concerts... La raffinerie et l'espace Repère.

On trouve aussi quelques galeries d'art et ateliers.

Série d'équipements culturels le long du Canal

Port Sud: signal au croisement de la ligne 28 et du canal



EQUIPEMENTS CULTURELS

Inventaire des équipements culturels:

Bibliothèques et ludothèques:

1. Ludothèque de Molenbeek
Rue de Genefte, 18, Molenbeek Saint-Jean
2. Bibliothèque ZEP Molenbeek Saint-Jean
Rue Mommaerts, 4, Molenbeek Saint-Jean
3. Bibliothèque communale n°2
Rue des Béguines, 13, Molenbeek Saint-Jean

Musées:

4. Musée National de la Résistance
Rue Van Lint, 14, Anderlecht
5. La fonderie
Rue Ransfort, 27, Molenbeek Saint-Jean
6. MIMA - Millenium Iconoclast Museum of Art
Quai du Hainaut, 41, Molenbeek Saint-Jean

Salle de conférences et concerts:

7. La Raffinerie
Rue Manchester, 21, Molenbeek Saint-Jean

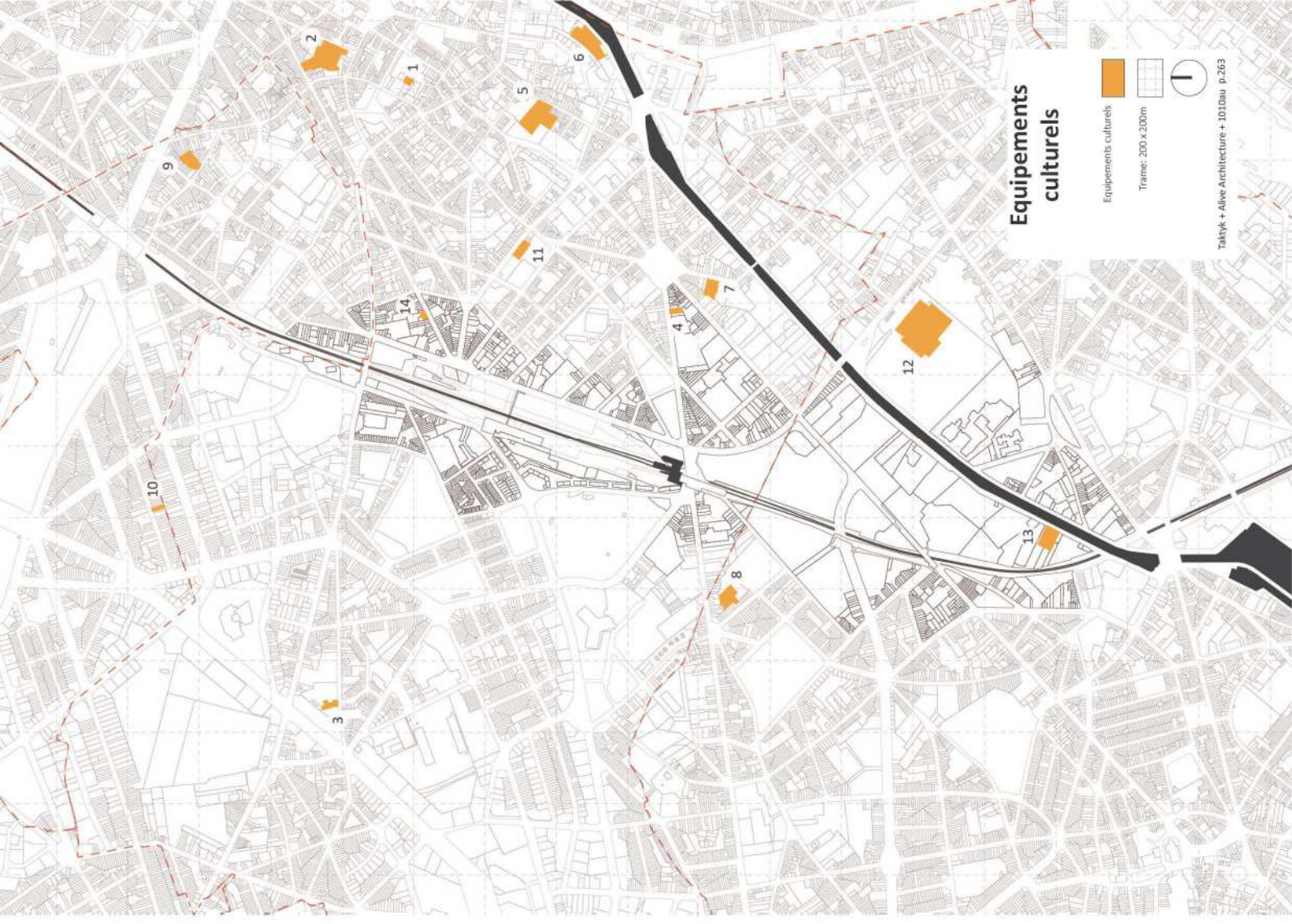
8. Espace Repère
Rue Sylvain Denayer, 53, Anderlecht

Galleries d'art et ateliers

9. Atelier 35
Rue Herkollers, 35, Koekelberg
10. Galerie d'art aborigène
Rue Jules Besme, 101, Koekelberg

Autres:

11. Event Brewery Brussels
Rue Delaunoy, 58, Molenbeek Saint-Jean
12. Abattoirs d'Anderlecht- caves de Cureghem
Quai de l'Industrie, 606, Anderlecht
13. Port Sud
Quai Fernand Demets, 23, Anderlecht
14. Ultima Vez
Rue des étangs noirs, 97, Molenbeek Saint-Jean



EQUIPEMENTS SPORTIFS

Peu d'équipements sportifs dans le périmètre du contrat de rénovation urbaine mais beaucoup d'équipement autour de celui-ci et notamment au Nord et à l'Ouest du périmètre.

Les centres sportifs dans et autour du périmètre du CRU sont représentés ici. Mis à part un Basic-Fit rue de Birmingham ainsi qu'un club de remise en forme (le Oumma-gym) on ne trouve pas d'équipements sportifs au cœur du périmètre du contrat de rénovation urbaine. En revanche, on trouve des équipements sportifs importants autour du périmètre, notamment au Nord, Nord-Ouest de celui-ci.

Population plus jeune à l'Est du périmètre: Besoin d'améliorer le maillage et surtout faciliter la traversée de la gare de l'Ouest. Des abonnements sont nécessaires pour avoir accès à ces espaces sportifs, ils sont donc souvent peu accessibles à une population précarisée et il est donc important qu'une offre complémentaire soit à disposition.

Certains espaces verts autour du périmètre accueillent les activités sportives. Cependant ces espaces sont principalement situés à l'ouest de la ligne 28 et accentuent une dichotomie entre les quartiers est qui accueillent une population jeune et les quartiers ouest qui disposent de la majeure partie des équipements leurs étant dédiés.



EQUIPEMENTS SPORTIFS

Inventaire des équipements sportifs

Le rayon correspond ici à une distance de 400 m soit 5 minutes parcourues à pied.

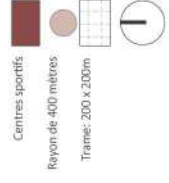
Inventaire des centres sportifs:

1. Shoto Karaté Club Molenbeek
Rue Edmond de Grimberghe, 5, Molenbeek Saint-Jean
2. Oumma-gym
Rue de Menin, 13, Molenbeek Saint-Jean
Club de remise en forme
3. Basic-Fit Brussels Molenbeek Gare de l'Ouest Ladies
Caussée de Ninove, 281, Molenbeek Saint-Jean
4. Basic-Fit Brussels Anderlecht
Rue Birmingham, 24/4, Anderlecht
5. Basic-Fit Brussels Koekelberg Simonis
Boulevard Leopold II, 271, Molenbeek Saint-Jean
6. R.W.D. Molenbeek
Rue Charles Malis, 61, Molenbeek Saint-Jean
Club de sport avec terrain extérieurs (stade de foot) et piscine olympique, salle de gymnastique
7. Salle de Sport Beudin
Rue Docteur Charles Beudin, 24, Molenbeek Saint-Jean
Salle omnisports
8. Complexe sportif du Sippelberg
Avenue Mahatma Gandhi, 5, Molenbeek Saint-Jean
Trois stades de foot, pratique du lancer de poids, athlétisme, football, futsal
9. Centre Sportif Victoria
Rue Léon Autrique, Koekelberg
Une salle d'arts martiaux, une salle de danse, un terrain de badminton, un terrain de football en salle
10. Blanche M.
Rue du Korenbeek, 20, Molenbeek Saint-Jean
Ecole de karaté
11. Karaté Club 'Le Chardon'
Rue Reimond Stijns, 99, Molenbeek Saint-Jean
12. BRUMA Molenbeek fitness club
Square Machtens, 1, Molenbeek Saint-Jean
Fitness
13. Slade Verbist
Avenue Joseph Baeck, Molenbeek Saint-Jean
Un terrain de foot extérieur
14. Stichting Vlaamse Schoolsport
Boulevard Leopold II, 184 D, Molenbeek Saint-Jean
Club de sport
15. Wayer Sport Center Asbl
Rue de Douvres, 36, Anderlecht
Cours de gymnastique

On trouve également de nombreuses salles de sport associées aux différentes écoles. L'utilisation des ces salles pourraient être optimisée. Elles pourraient être ouvertes au public en dehors des horaires scolaires (les soirs, week-end et vacances scolaires)



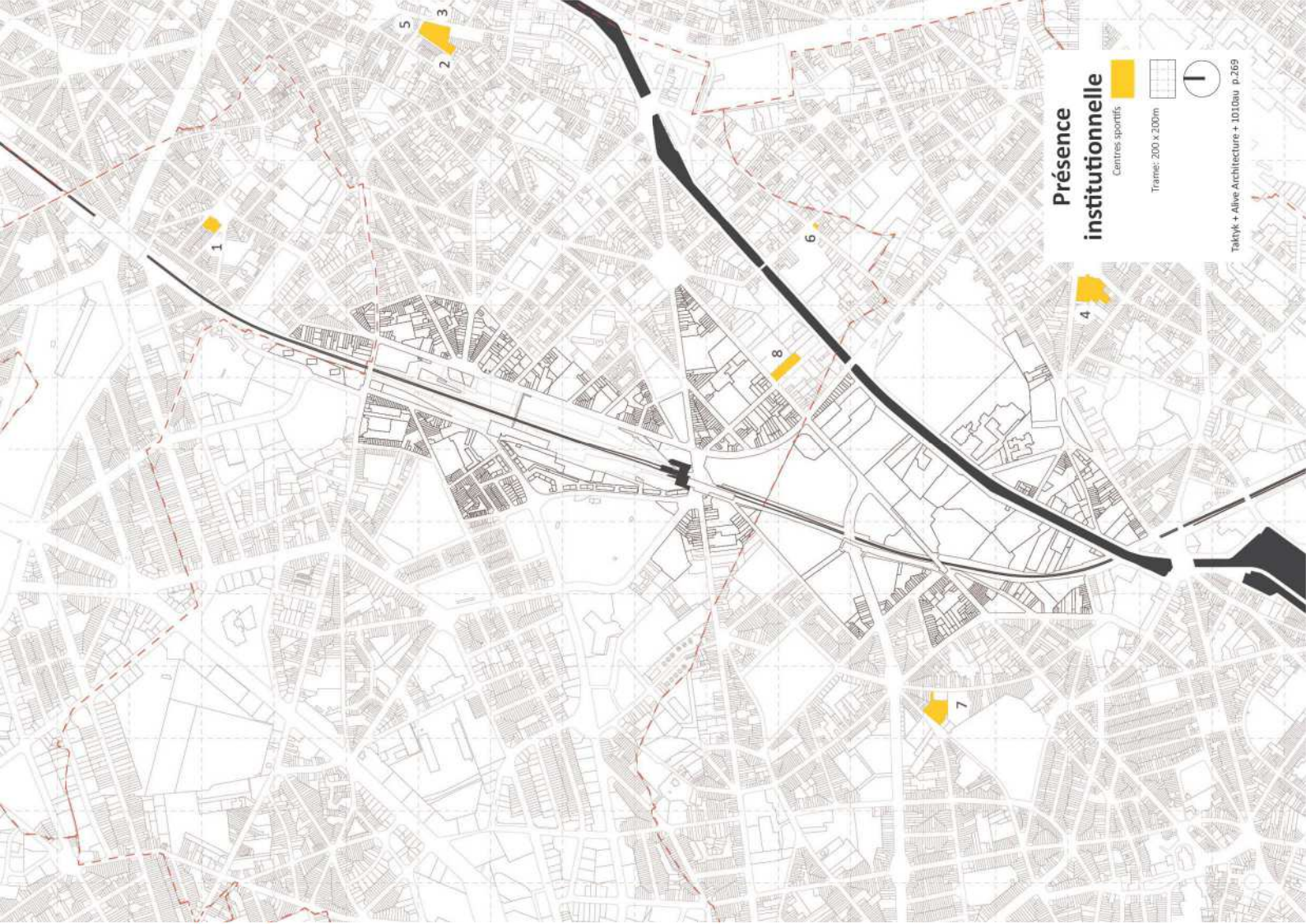
Centres sportifs



PRÉSENCE INSTITUTIONNELLE

Inventaire des institutions:

1. Administration communale de Koekelberg /
Hôtel de ville
Place Henri Vanhuffel, 6, Koekelberg
2. Maison communale de Molenbeek Saint-Jean
Rue du Comte de Flandre, 20, Molenbeek Saint-
Jean
3. Justice de paix (palais de justice) Vrederegerecht
Waterpasstraat, 7, Molenbeek Saint-Jean
4. Maison communale d'Anderlecht
Place du Conseil, 1, Anderlecht
5. Poste de police / bruxelles ouest
Rue du Facteur, 2, Molenbeek Saint-Jean
6. Commissariat Liverpool
Rue de Liverpool, 33, Molenbeek Saint-Jean
7. Zone de Police - midi
Rue Demosthene, 36, Anderlecht
8. SPJ Service de Protection Judiciaire- Aide à la
jeunesse
Rue de Birmingham, 68, Molenbeek Saint-Jean

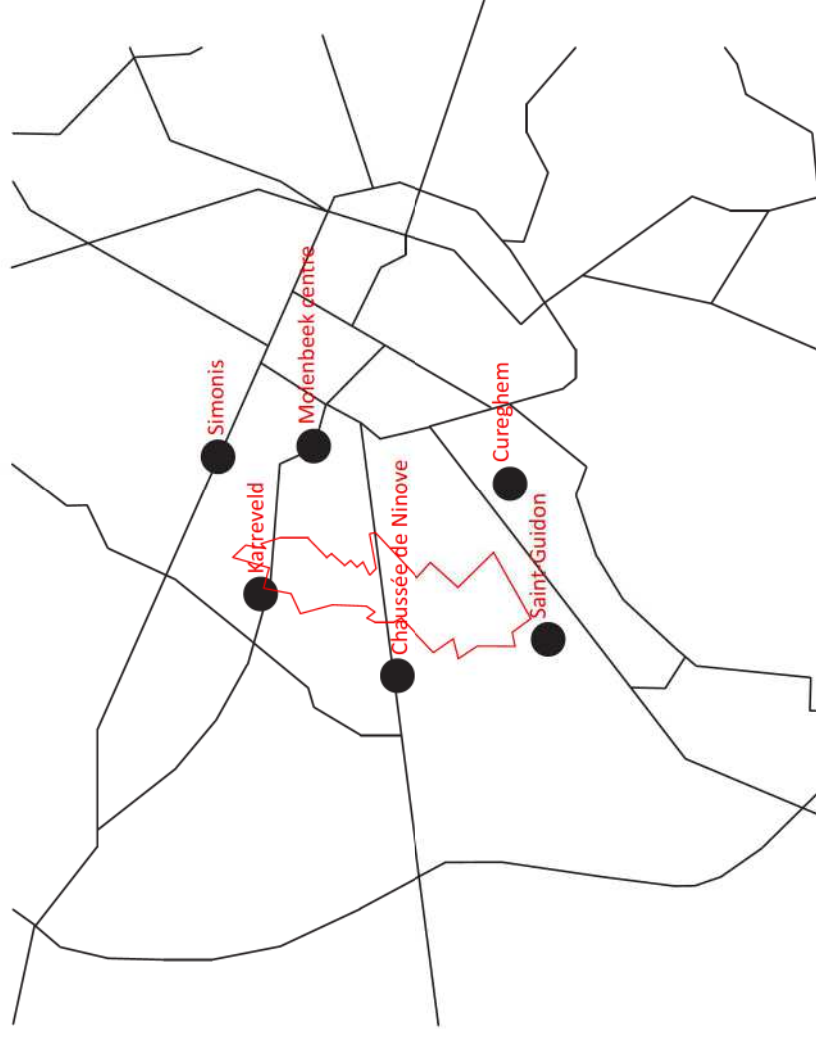


COMMERCES

La gare de l'ouest est entourée de nombreux pôles commerciaux. Tous sont distincts et possèdent leurs propres particularités.

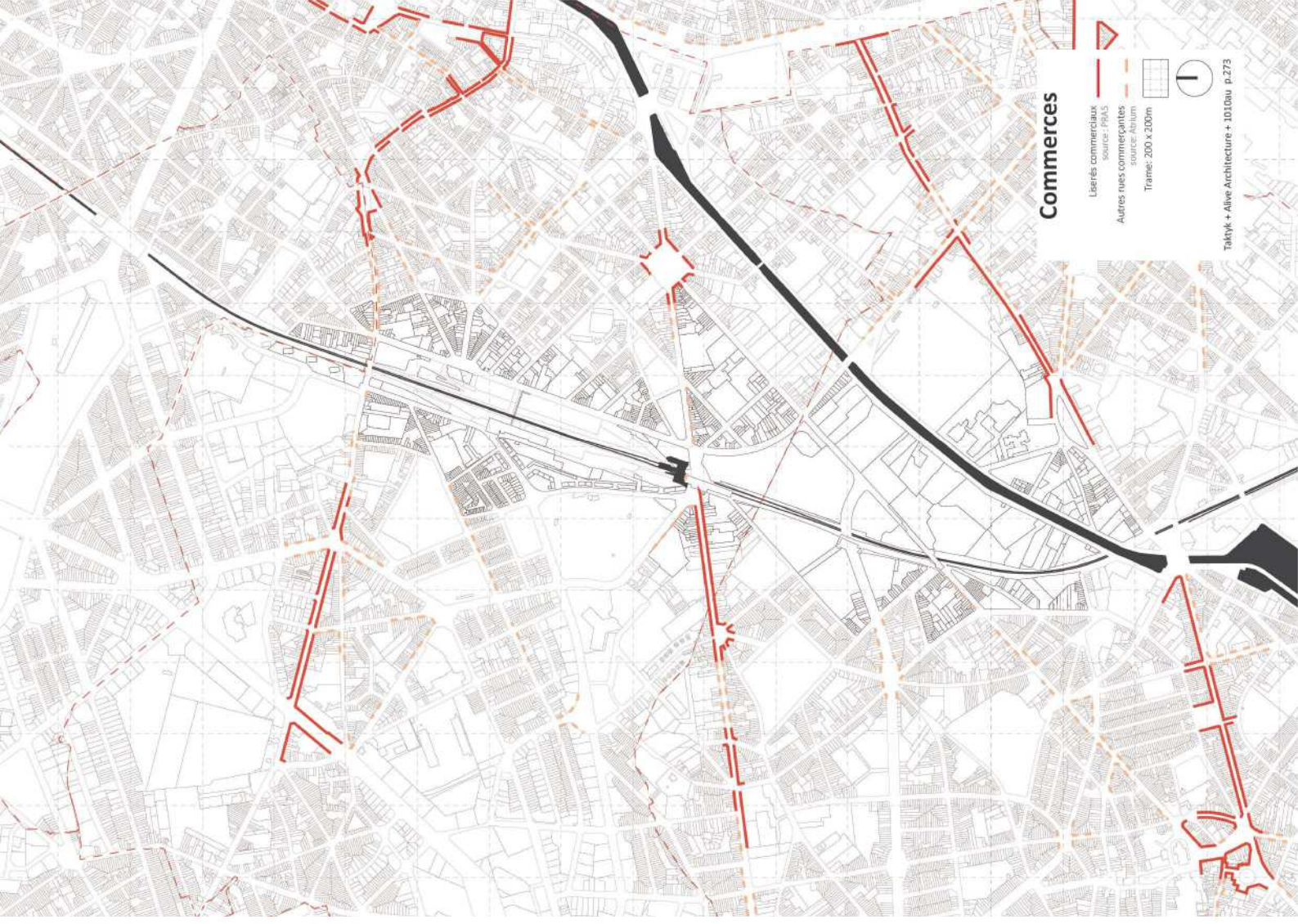
Le quartier étudié est traversé par de nombreux axes commerciaux. Chaque axe a des certaines particularités et permet aux commerces d'être complémentaires.

Quartier situé sur des grands axes de circulation. Accès facile par les transports. Clients résidents qui empruntent les rues commerciales pour se rendre au travail.



La gare de l'ouest est entourée de nombreux pôles commerciaux. Tous sont distincts et possèdent leurs propres particularités.

Des liserés commerciaux placés le long des chaussées qui traversent la ligne 28.



1. Chaussée de Gand

Quartier majoritairement résidentiel
il fait bon y vivre. Tranquillité.
Grandes zones de verdure propices pour
les loisirs

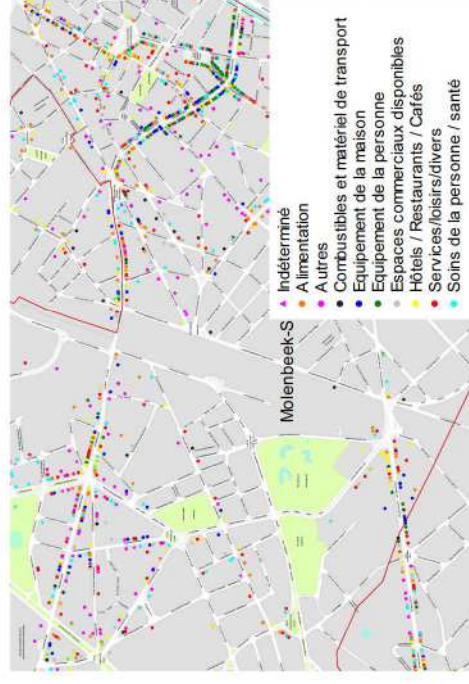
Bonne mixité sociale

Tissu commercial diversifié

Les chandals du quartier Karreveld veulent une véritable rue commerçante au travers des interventions au niveau des devantures. Rendre la rue visuellement plus agréable afin de faire du quartier un lieu de destination commercial

Les clients souhaiteraient une professionnalisation des commerçants
Cette professionnalisation permettra de manière générale de favoriser les produits de qualité.

Rendre la rue un endroit agréable où flâner.
Les cafés à l'heure actuelle ont tendance à s'adresser à un public trop exclusivement masculin



Chaussée de Gand - Commerces
source: Atitium



2. Chaussée de Ninove

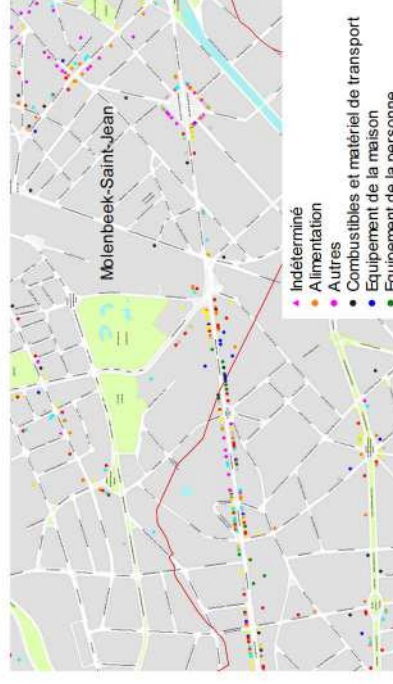
Rue qui relie le ring au centre de Bruxelles. Traversée par Scheut, la Gare de l'Ouest et la place de la Duchesse de Brabant qui offrent une grande diversité de commerces.

Le quartier est considéré par les chalandes comme un lieu de passage. La création de lieux conviviaux comme des terrasses ou des bancs publics renforcerait les valeurs humaines et le sentiment d'appartenance au quartier.

Le quartier vit au rythme de son flux routier, de la clientèle, de ses nombreuses grandes enseignes et du marché hebdomadaire.

L'offre commerciale du quartier est relativement diversifiée et orientée hard discount. Elle est axée sur la vente de produits à bas prix aussi bien dans l'alimentaire que dans le textile.

Le petit commerçant doit travailler la convivialité, l'accueil et la qualité de son service pour conserver sa complémentarité face aux grandes enseignes.



Chaussée de Ninove- Commerces
source: Atrium



SYNTHÈSE

Un manque de places scolaires et petite-enfance, malgré un nombre important d'équipements d'accueil à proximité du périmètre.

Une dichotomie entre l'implantation d'équipements sportifs et la population concernée.

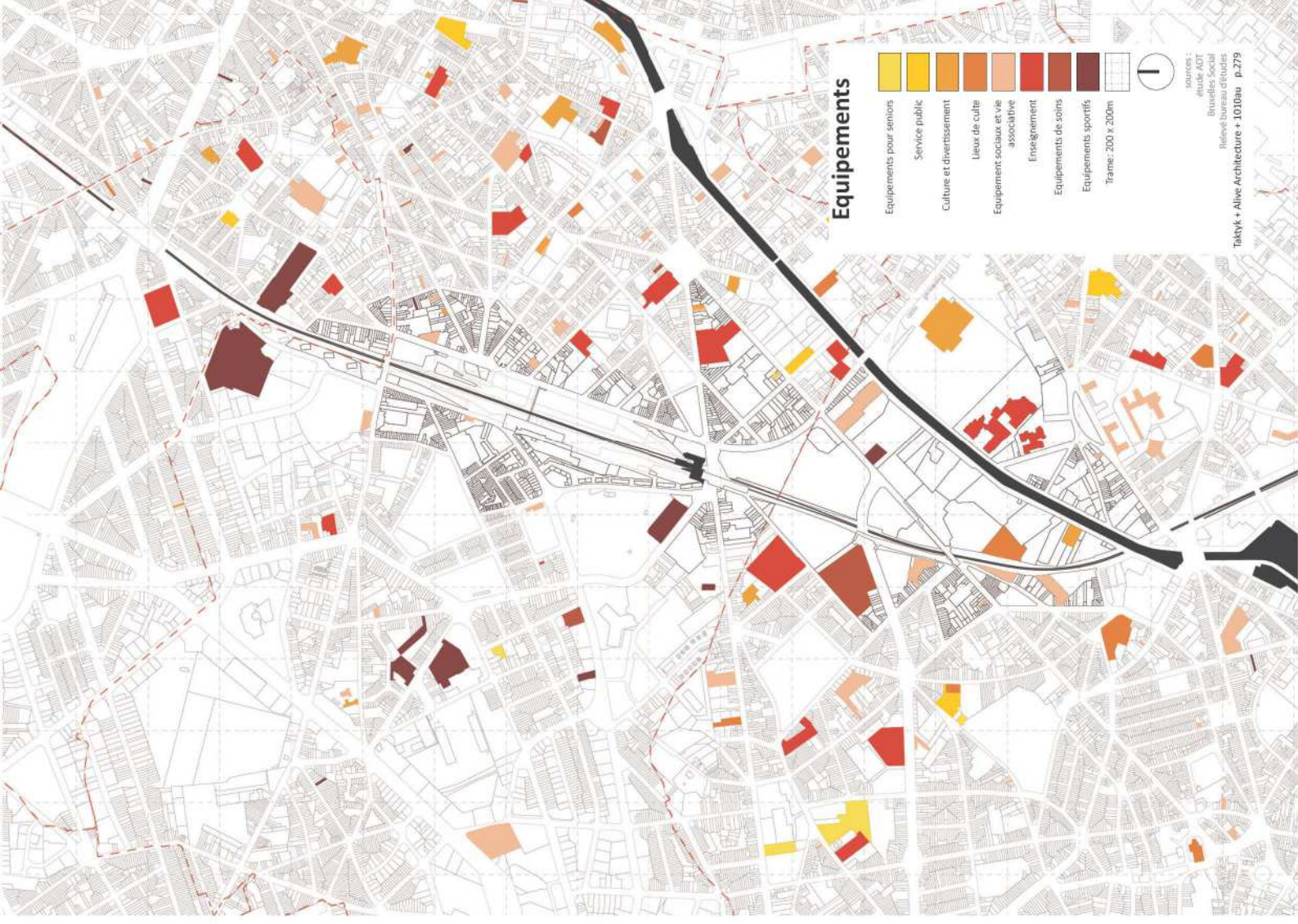
Des équipements culturels qui investissent le patrimoine industriel.

Un nombre important d'équipements à proximité du périmètre.

Le CRU et notamment les quartiers à l'est de la ligne 28 accueillent une population jeune. Le nombre d'équipements dédiés aux jeunes est donc important, ils sont assez bien répartis sur le territoire. Malgré le nombre important d'équipements d'enseignement, la densité d'enfants dans les quartiers à l'est du CRU est telle qu'un grand nombre de places scolaires manque aujourd'hui. Il en est de même pour les équipements d'accueil petite-enfance.

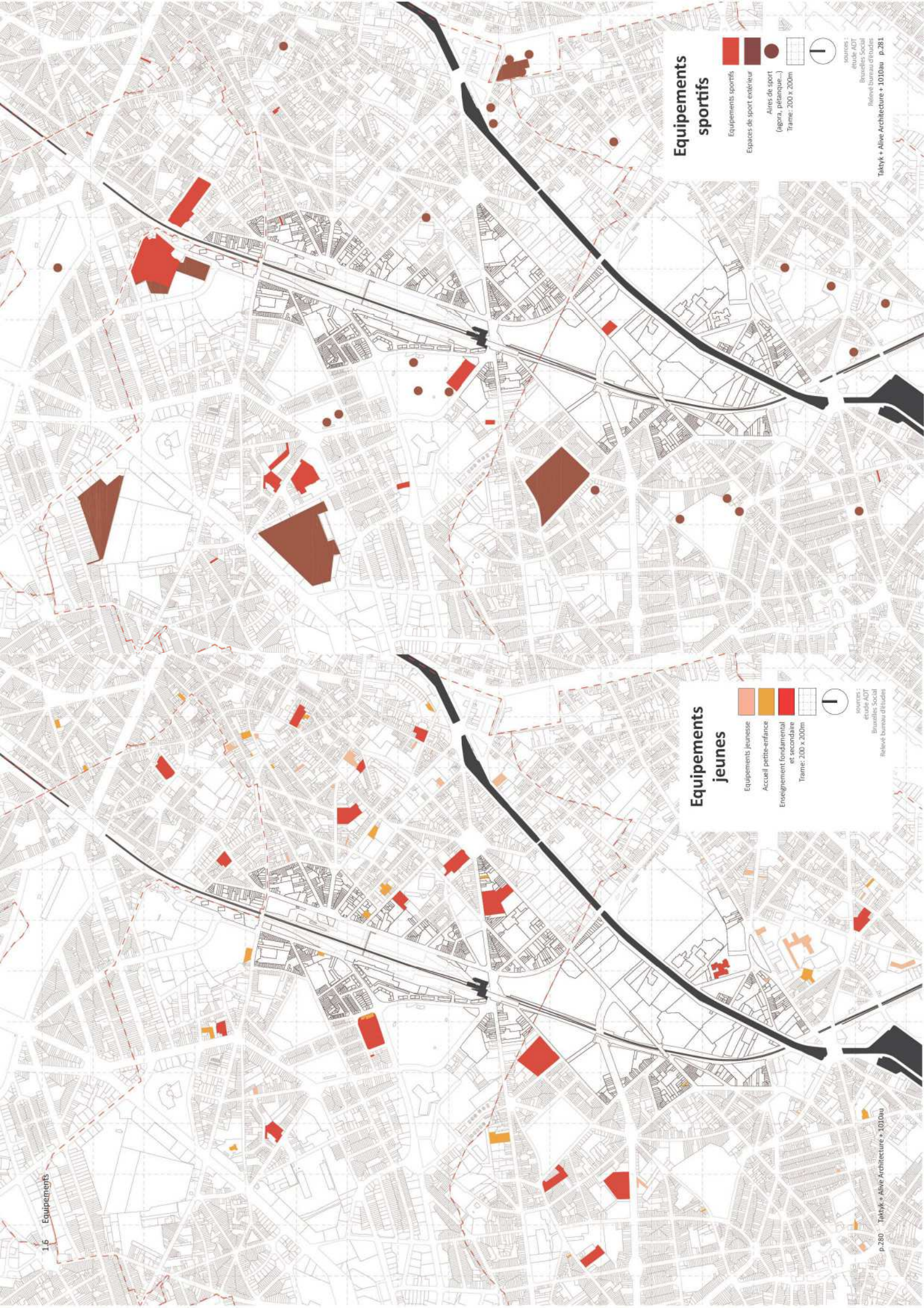
On perçoit une dualité entre l'implantation des équipements sportifs situés à l'ouest de la ligne ferroviaire et la forte densité de population jeune des quartiers est. Il en est de même pour les parcs majeurs qui accueillent gratuitement les activités sportives. Faciliter la traversée de la ligne ferroviaire et donc important pour rendre accessible physiquement les équipements à toute les populations.

Une démarche de réaffectation d'une partie du patrimoine industriel en équipement culturel.



Equipements





Equipements sportifs

- Equipements sportifs
- Espaces de sport extérieur
- Aires de sport (agora, pétanque...)
- Trame: 200 x 200m



sources :
étude AOT
Bruxelles Social
Réseaux bureaux d'études
Takkyk + Alive Architecture + 1010au p.281

Equipements jeunes

- Equipements jeunesse
- Accueil petite-enfance
- Enseignement fondamental et secondaire
- Trame: 200 x 200m



sources :
étude AOT
Bruxelles Social
Réseaux bureaux d'études
Takkyk + Alive Architecture + 1010au p.280



ENVIRONNEMENT SANTÉ

ESPACE NON-BÂTI

Surface bâti : 37%

Surface de vide : 63%

Surface d'espace public : 22.9%
Surface d'espace public sans les
voiries : 1.6%

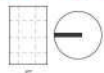
Surface de la friche : 9.8%



Vide

Surface bâti : 37%
Surface de vide : 63%

Trame: 200 x 200m



données: bureau d'étude

Taktyk + Alive Architecture + 1010au p.285

PERMÉABILITÉ DU SOL

Des sols principalement minéralisés et pollués

Au cœur du périmètre du CRU, la majeure partie des sols est minéralisée. 71% des sols ne sont pas perméables.

Le long de la ligne 28, la friche ferroviaire apparaît comme la principale zone perméable du CRU.

A l'extérieur du périmètre à l'Ouest, le chapelet de parcs existants offre une perméabilité plus importante des sols.



POLLUTION DES SOLS

Des sols principalement minéralisés et pollués

"La carte de l'état du sol reprend toutes les parcelles cadastrales validées et celles pour lesquelles Bruxelles Environnement possède des informations vérifiées en lien avec la qualité du sol.

Chaque parcelle inscrite à l'inventaire de l'état du sol relève d'une catégorie, qui tient compte des résultats des éventuels études et travaux de traitement de la pollution du sol qui y ont été réalisés".

www.environnement.brussels

La cartographie de l'état des sols reflète un périmètre potentiellement fortement pollué. La présence industrielle passée ainsi que le nombre important d'entreprises au Sud du périmètre indique qu'une attention particulière sera à mené dans le périmètre. L'état du sol de la gare de l'Ouest, de la friche ferroviaire n'est pas inventoriée ici. Cependant, la présence du chemin de fer préfigure l'existence d'une pollution du sol.

Phytoremédiation (étude ADT: "La gare de l'Ouest pourrait être un projet vitrine pour la phytoremédiation. Cependant, il faut connaître la nature réelle de la pollution et son ampleur avant d'aller plus loin")

Description des différentes catégories renseignées :

Catégorie 0: parcelles potentiellement polluées
Catégorie 1: parcelles non polluées

Catégorie 2: parcelles légèrement polluées sans risque
Catégorie 3: parcelles polluées sans risques
Catégorie 4: parcelles polluées en cours d'étude ou de traitement



Carte des sols pollués

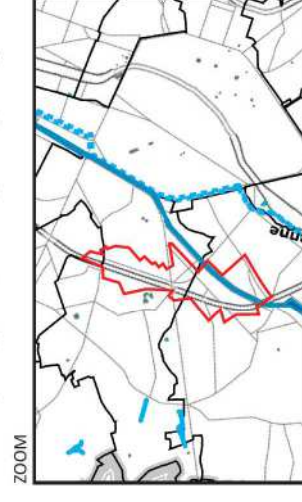
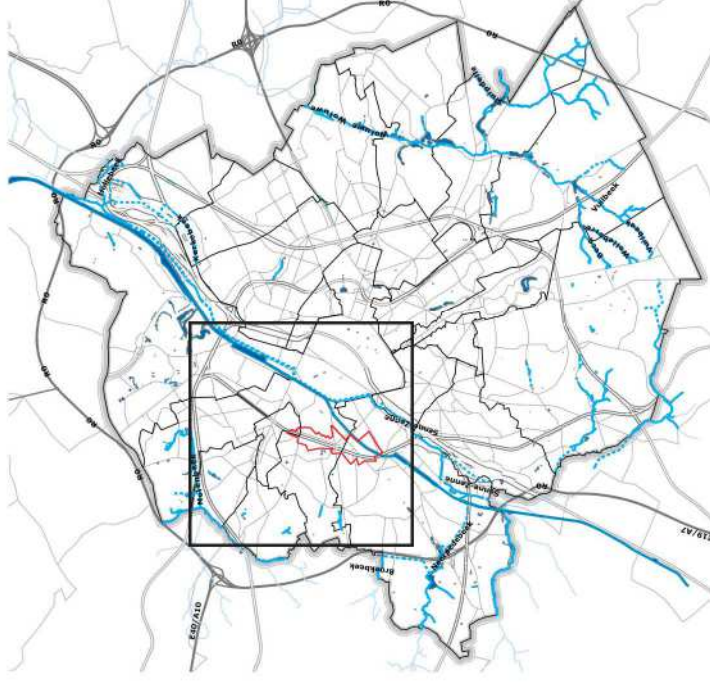
Catégorie 0
Catégorie 0+1
Catégorie 0+2
Catégorie 0+3
Catégorie 0+4
Catégorie 1
Catégorie 2
Catégorie 3
Catégorie 4
Trame: 200 x 200m

source : Bruxelles Environnement

MAILLAGE BLEU

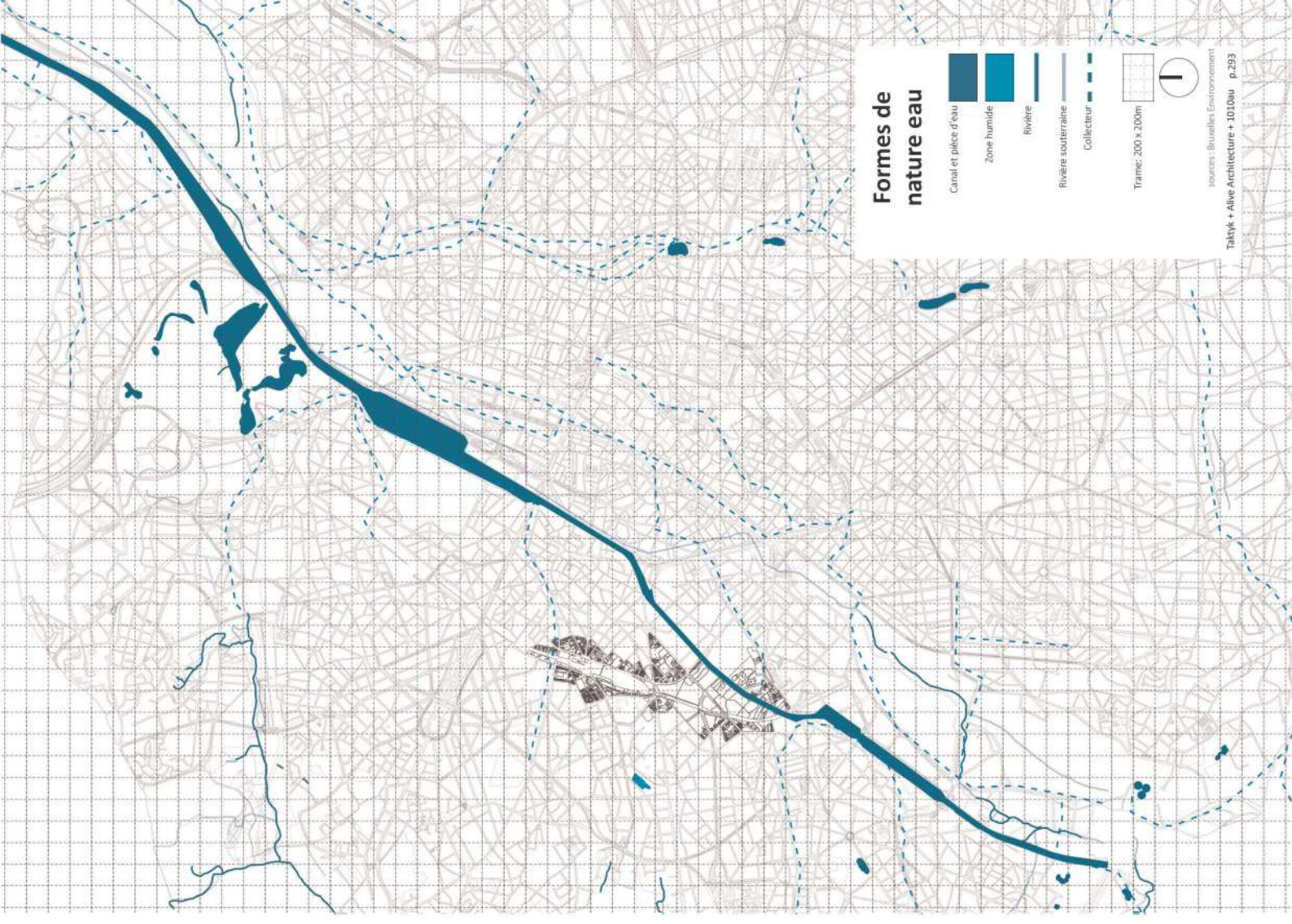
"Le Maillage bleu est un programme mis en oeuvre depuis 1999, qui vise plusieurs objectifs : séparer les eaux usées des eaux propres afin de limiter l'apport d'eau aux stations d'épuration, restaurer certains éléments du réseau hydrographique de la Région, réaménager des tronçons de rivières, des étangs et des zones humides pour leur rendre toute leur valeur biologique, et leur faire éventuellement bénéficier de mesures spéciales de protection, et assurer la fonction paysagère et récréative de ces sites."

www.enviroment.brussels

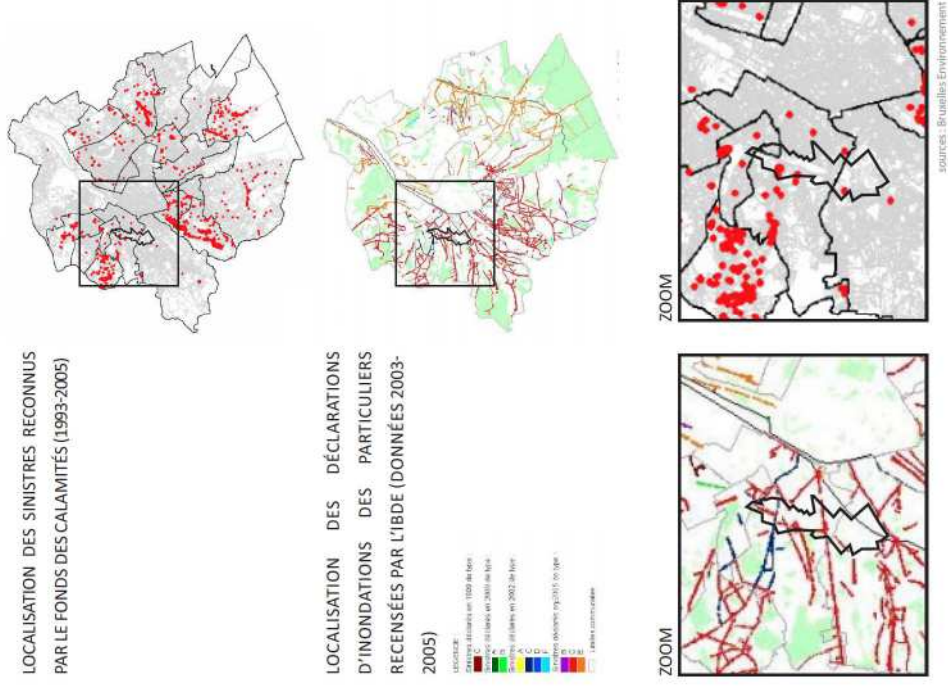


source: Bruxelles Environnement

FORMES DE NATURE



MAILLAGE PLUIE



RISQUES D'INONDATION

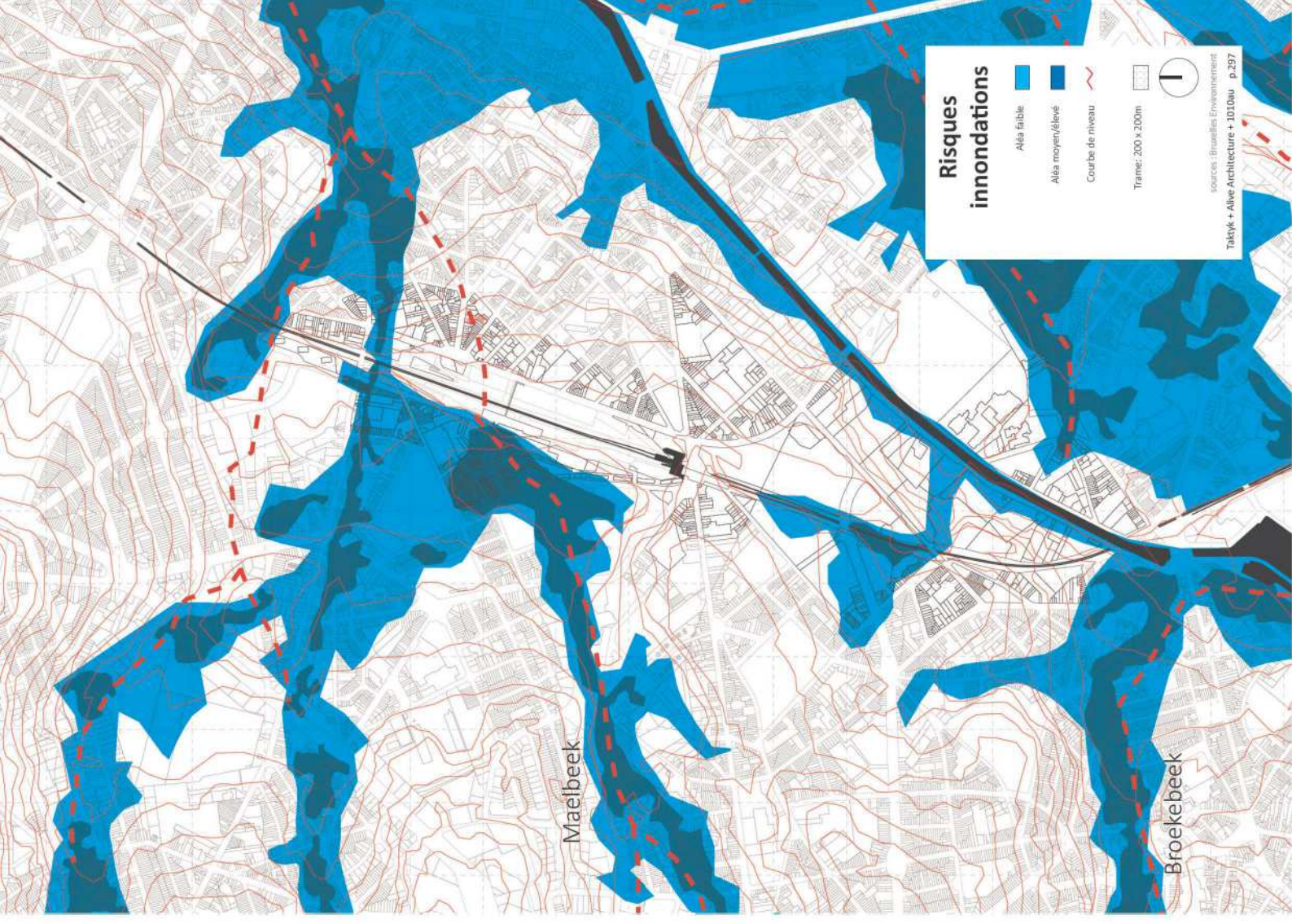
Des zones d'inondation qui marquent les vallées et longent des voiries importantes

On remarque que les zones qui présentent des risques d'inondation suivent le système de vallées présent sur le site. On décode grâce à cette carte les vallées du Maelbeek, du Broekebeek et du Neerpedebeek.

Les zones à risques d'inondation longent des voiries importantes du site, notamment la chaussée de Gand et la rue Osseghem. En observant la carte de localisation des déclarations d'inondations des particuliers recensées par l'IBDE, on remarque de nombreuses déclarations d'inondation également le long de la chaussée de Ninové.

C'est principalement le long de ces vallées que se sont développés les parcs et jardins publics autour du site. Ces parcs et jardins offrent des sols perméables qui peuvent répondre en partie à ces phénomènes d'inondation.

Les risques d'inondation relativement importants le long de la ligne 28, près du futur parc de la gare de l'Ouest



MAILLAGE VERT

"Programme fondé sur la protection et la création des espaces verts et l'établissement de liens physiques entre eux, qui vise, outre la préservation du patrimoine naturel et l'accroissement de la biodiversité, à rééquilibrer les disparités régionales au niveau de la verdurisation et de la répartition des espaces verts publics, à améliorer les qualités paysagères et à promouvoir la mobilité douce"

www.environnement.brussels

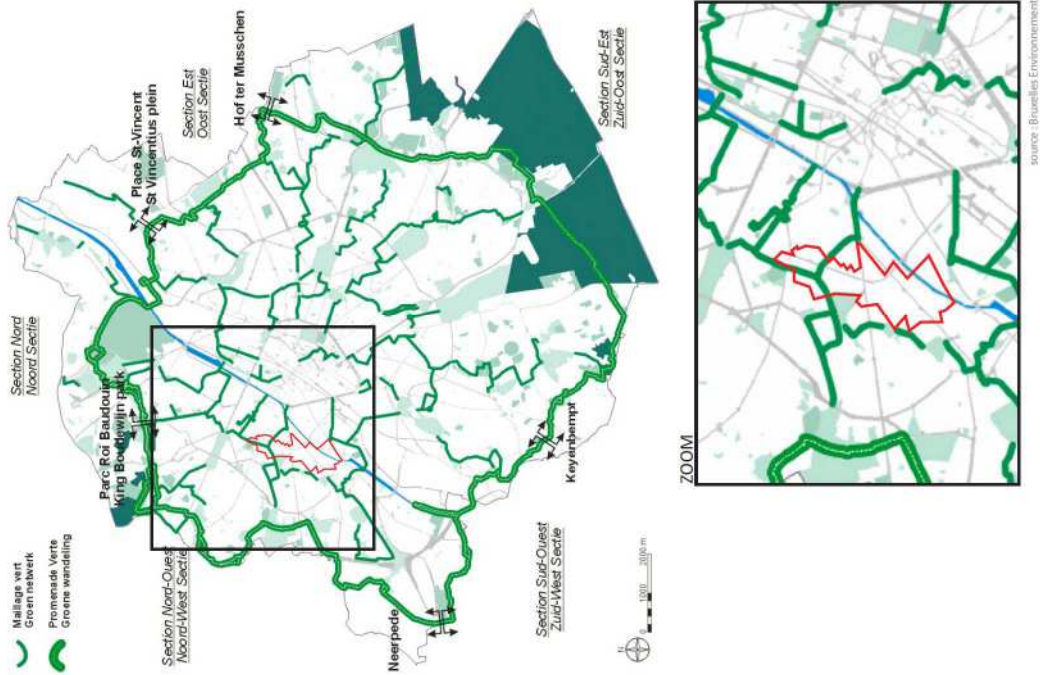
De nombreux espaces verts autour du périmètre du CRU.

Liaison Nord-Sud passant par le parc Elizabeth, le PPAS Gazomètre, le parc Marie-José et le parc Albert jusqu'au parc de Forestier et au-delà.

Des liaisons d'Ouest en Est apparaissent également dans cette carte stratégique, elles traversent la ligne 28 et le périmètre du contrat de rénovation urbaine. Ce maillage traverse la Ligne 28 au niveau de Beekant et plus haut, au Nord du périmètre au niveau de la rue de Ganshoren.

"le pôle de la gare de l'Ouest fait partie du "périmètre de verdolement et de création d'espaces verts" inscrit dans le maillage vert régional."

Etude de définition Gare de l'Ouest, ADI.brussels



PRDD



PLAN NATURE

Consolidation du maillage vert régional

Le plan nature a été adopté en avril 2016. Ce plan "propose une vision pour le développement de la nature et de la biodiversité en Région bruxelloise à l'horizon 2050".

L'ordonnance Nature définit ces zones:

"Zone centrale: site de haute valeur biologique ou de haute valeur biologique potentielle qui contribue de façon importante à assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des espèces et habitats naturels d'intérêt communautaire et régional.

Zone de développement: site de moyenne valeur biologique ou de haute valeur biologique potentielle qui contribue ou est susceptible de contribuer à assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des espèces et habitats naturels d'intérêt communautaire et régional. Les principales zones de développement sont: les jardins résidentiels, les zones rurales, les parcs urbains, les cimetières et quelques grandes friches urbaines. Ce sont donc des zones très intéressantes, dont la richesse biologique est souvent sous-estimée.

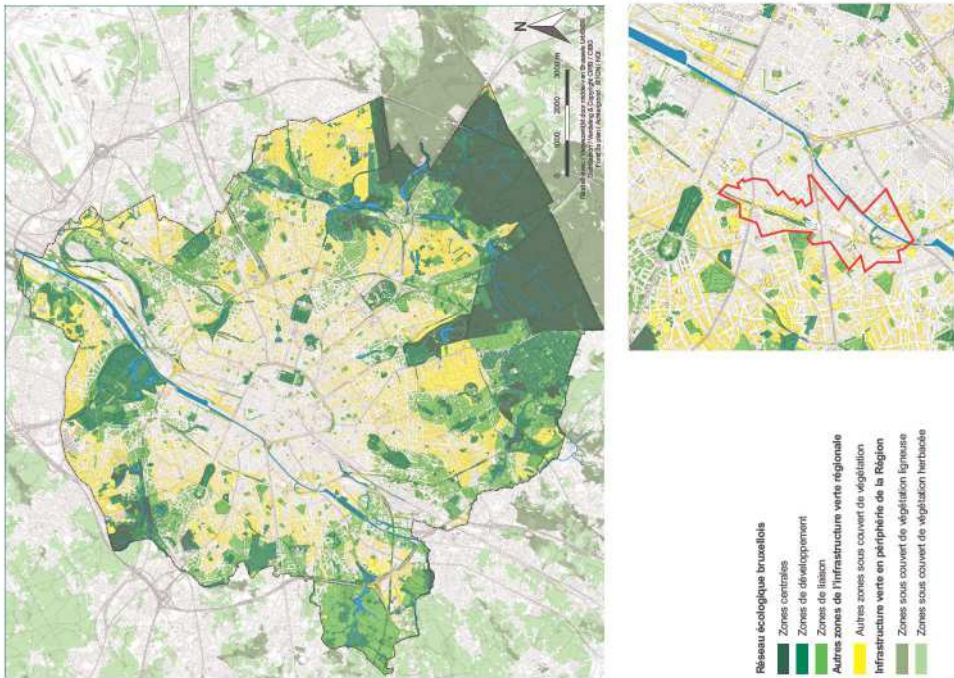
Zone de liaison: site qui, par ses caractéristiques écologiques, favorise ou est susceptible de favoriser la dispersion ou la migration des espèces, notamment entre les zones centrales. Il s'agit principalement d'intérieurs d'îlots, du canal et de zones de

végétation le long des routes, de voies de chemin de fer ou de tram."

On peut observer sur cette carte l'importance du réseau de parcs autour du périmètre du CRU qui ont été identifiés ici en tant que zone de liaison.

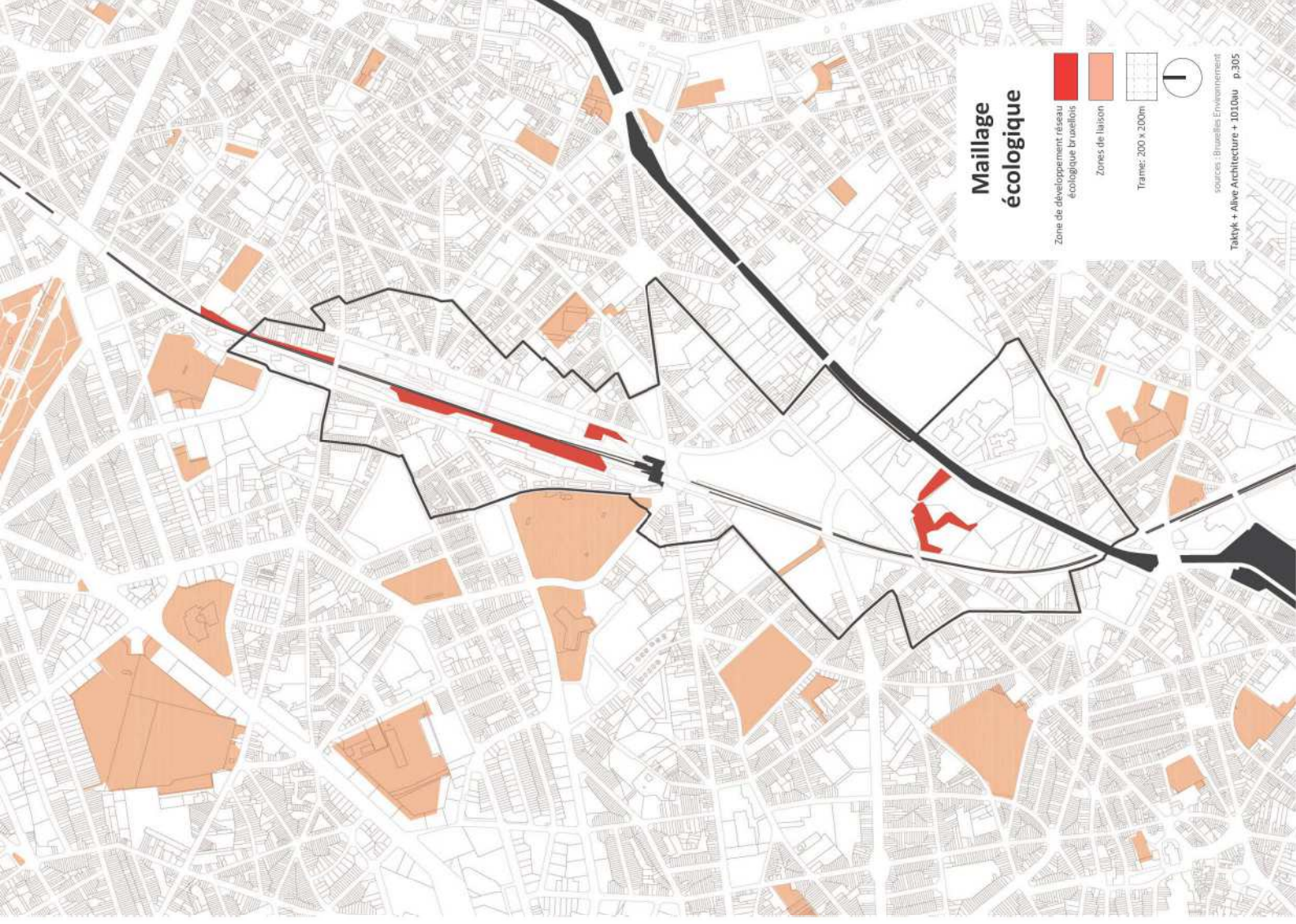
On constate également dans le périmètre qu'une zone importante de développement a été défini à l'ouest de la friche de la gare de l'Ouest. Cette zone entre en contradiction avec les intentions d'Infrabel d'implanter à l'Ouest de la ligne ferroviaire une académie.

Une deuxième zone de développement apparaît dans le périmètre du CRU. Elle traverse les grands îlots industriels au sud du périmètre et fait le lien entre la ligne ferroviaire et le canal.



MAILLAGE ÉCOLOGIQUE

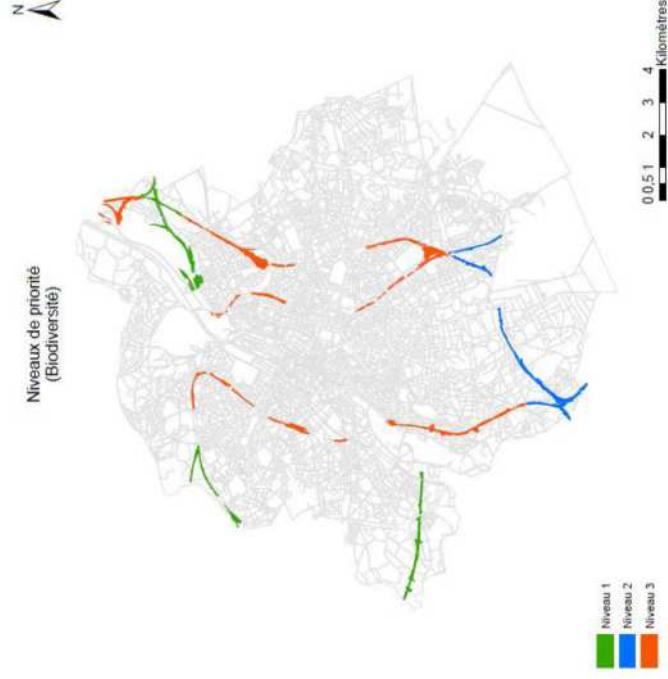
Le réseau écologique bruxellois est constitué d'un ensemble cohérent de zones, dont la gestion et la protection doivent contribuer à préserver ou restaurer un état de conservation favorable d'espèces et d'habitats. Selon qu'elles abritent ou non des espèces sensibles, selon leur superficie, leur degré d'isolement, la diversité des milieux qu'elles abritent et leur valeur écologique, on distingue trois catégories de zones: des zones centrales, des zones de développement et des zones de liaison.



VOIE FERRÉE

Cartographie et mesurage des unités de gestion des talus et bermes de chemin de fer

Août 2014
Bruxelles Environnement

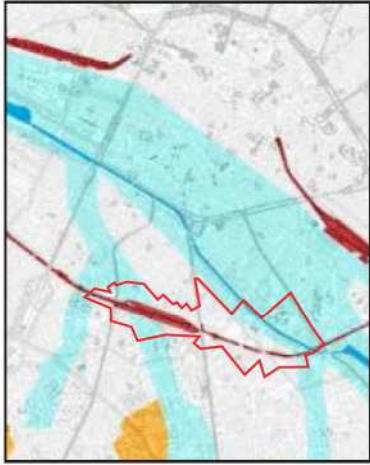
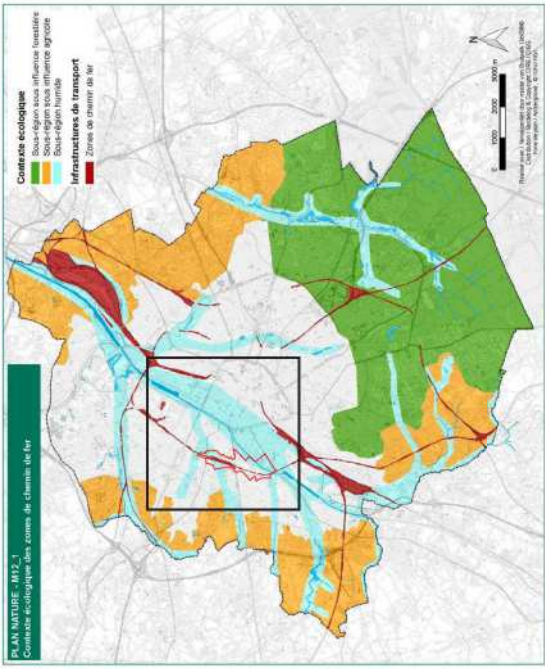


PLAN NATURE

“Concilier le développement de la ville avec la nature, la rendre accessible à tous et placer l’humain au cœur de ce développement, constituent des enjeux fondamentaux. C’est pourquoi la Région bruxelloise se dote d’un “Plan régional nature” afin d’orienter les politiques et de mobiliser les Bruxellois en faveur de la biodiversité, de la protection et du développement de la nature.

Adopté par le Gouvernement le 14 avril 2016, le Plan Nature propose une vision pour le développement de la nature et de la biodiversité en Région bruxelloise à l’horizon 2050. Pour avancer dans cette direction, des objectifs à l’horizon 2020 ont en outre été définis. Ils sont soutenus par des mesures concrètes.”
www.environnement.brussels

Le plan nature reconnaît les zones de chemin de fer comme favorable au développement de la biodiversité. On observe sur cette carte le contexte écologique la zone de la ligne 28 traversée par trois sous-régions humides qui longent le Maelbeek et le Rodebeek.

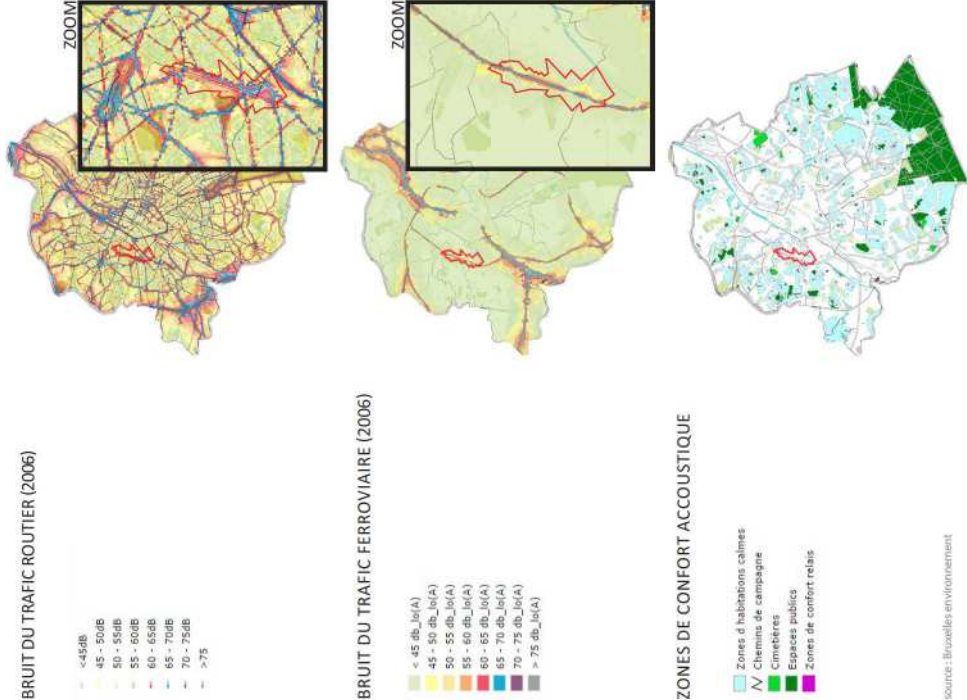


POLLUTION SONORE

Une pollution sonore importante due aux nombreuses infrastructures (routières, ferroviaires)

Le périmètre du CRU, est traversé par de nombreuses infrastructures générant des niveaux de pollution sonore importants. Le bruit du trafic routier autour des chaussées importantes est fréquemment supérieur à 70dB

Le trafic ferroviaire est également une source importante de nuisances sonores. Si au sud du périmètre les espaces industriels ne souffrent pas forcément de ces nuisances, au nord il paraît important de conserver une certaine distance entre la ligne ferroviaire et les îlots résidentiels.



Un trafic de transit important sur les voies interquartiers générant un niveau de nuisances sonores élevées

Des zones de dépôts sauvages

Nuisances

- Nuisances sonores liées à la voirie
 - Nuisances sonores liées à la voie ferrée
 - Zones de dépôts sauvages
- Trame: 200 x 200m



GESTION DES DÉCHETS

La part des ménages insatisfaits de la propreté aux environs immédiats de leur logement apparaît beaucoup plus élevés dans les quartiers situés à l'Est du périmètre du contrat de rénovation urbaine.

Dans le quartier gare de l'Ouest, 43,10% des ménages semblent insatisfaits de la propreté. On observe notamment dans ce quartier la rue Alphonse Vandenpeereboom qui longe la friche ferroviaire et qui est phagocytée par de nombreux dépôts sauvages.

Une réelle opportunité existe pour implanter un nouveau parc à conteneurs régional dans le nord de la zone étudiée, sur les terrains encore disponibles de la friche ferroviaire de la Gare de l'Ouest. La proximité d'un tel équipement à cet endroit permettrait de proposer une solution en matière de gestion des déchets et de lutter contre les nombreux dépôts sauvages constatés dans la zone.

Parmis les quartiers les plus insatisfaits, on peut également observer les quartiers Cureghem Rosée (50,38%) et Cureghem vétérinaire (45,67%) situés au Sud-Est du périmètre.

PART DES MÉNAGES INSATISFAITS DE LA PROPRETÉ AUX ENVIRONS IMMÉDIATS DE LEUR LOGEMENT (2001)

Quartiers Est :

43,10%

Quartiers Ouest :

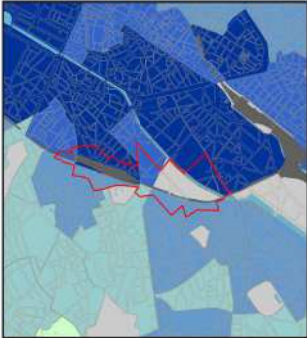
18,98%

Moyenne Régionale :

20,74%



ZOOM



Monitoring des quartiers



Rue A. Vandenpeereboom

SANTE

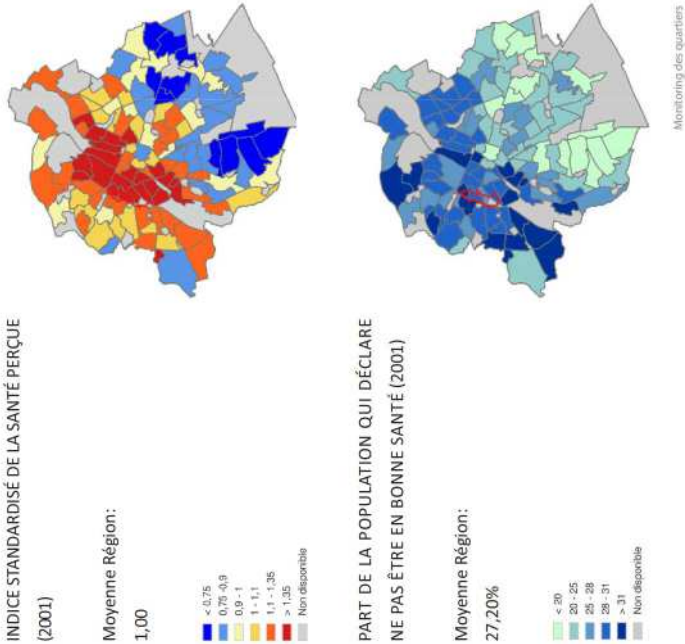
"L'indice standardisé de la santé perçue est obtenu en calculant la proportion de personnes qui ne s'estimeraient pas en bonne santé (ayant répondu 'Très mauvais' - 'Mauvais' - 'Moyen') si l'état de santé par âge dans le secteur correspondait à l'état de santé général de la région.

Le rapport entre la valeur observée et la valeur attendue sur la base des moyennes bruxelloises indique dans quelle mesure la population d'un secteur se sent en meilleure ou moins bonne santé que la moyenne bruxelloise, après ajustement pour la composition par âge et par sexe.

Un indice inférieur à 1 signifie que, compte tenu de l'âge et du sexe, la proportion de personnes du quartier concerné se sentant en bonne santé est supérieure à la moyenne bruxelloise. En revanche, un indice de 1,2 signifie que, dans ce secteur statistique, la proportion de personnes ne se sentant pas en bonne santé est supérieure de 20 % au pourcentage attendu selon la moyenne bruxelloise."

www.monitoringdesquartiers.brussels

On observe avec cette carte une grande différence entre les quartiers situés à l'Est et à l'Ouest de la L28. On trouve à l'Est, des quartiers dans lesquels cet indice est très élevé, notamment les quartiers de Gare de l'Ouest (1,73), de Cureghem vétérinaire (1,74) et Cureghem Rosée (1,67).



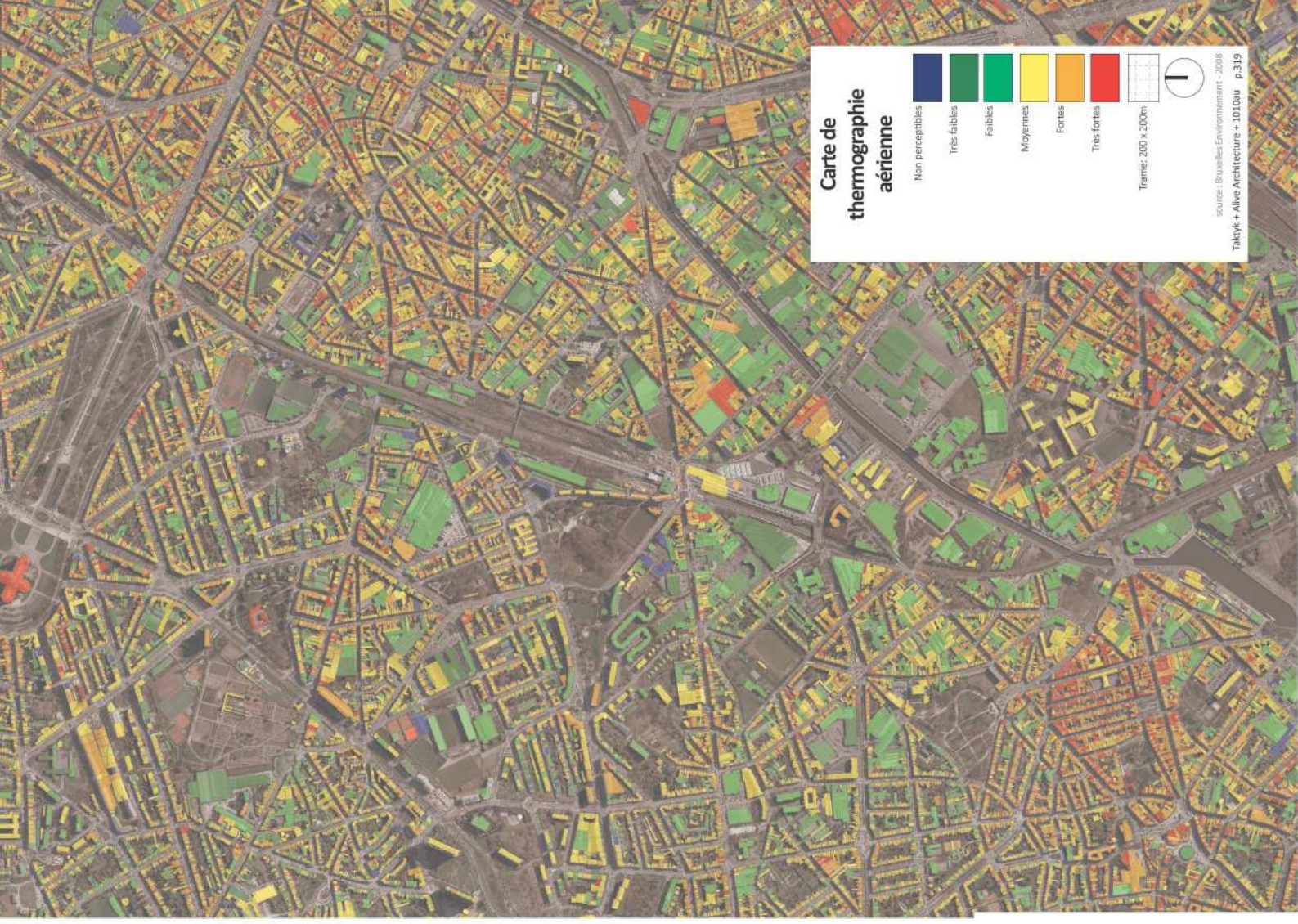
THERMOGRAPHIE AÉRIENNE

La carte thermographique réalisée par Bruxelles environnement nous permet une lecture du niveau d'isolation des bâtiments dans et autour du périmètre du contrat de rénovation urbaine.

On perçoit beaucoup de bâtiments (notamment de grands bâtiments dont les déperditions sont faibles voir très faibles. Ces données ne soulignent pas forcément une bonne isolation. En effet, ces grands bâtiments sont surtout des entreprises, des écoles... et étaient surement fermés les 29 ou 30 décembre donc peu ou pas chauffés au moment de la cartographie.

Les données de ces cartes sont donc à pondérer, plus encore car elle a été réalisée en 2008. On peut cependant observer des quartiers d'habitations ou les déperditions sont plus importantes, de moyennes à très fortes.

Quartiers au Nord-Est (Molenbeek Saint-Jean) et au Sud-Ouest (Anderlecht) du périmètre du CRU.



SYNTHÈSE

Un site fortement minéralisé et pollué
 Un site marqué par la présence de l'eau
 Un maillage écologique qui fait lien entre les 3 vallées

UN SITE FORTEMENT MINÉRALISÉ ET POLLUÉ

UN SITE MARQUÉ PAR LA PRÉSENCE DE L'EAU

Vallée canalisée
 Vallées du Maelbeek (longe la vallée cultivée) et du Broekebeek

Des fragments de ruisseaux à reconnecter au canal.

MAILLAGE ÉCOLOGIQUE

Un maillage écologique qui se déploie autour du périmètre du CRU. Ce maillage écologique permet de faire un lien entre les 3 vallées (ferroviaire, canalisée, cultivée).



Maelbeek

Broekebeek

Réseaux hydrauliques

Zones inondables



Maillage écologique

Zone de développement réseau
écologique bruellois

Zones de liaison

Echelle: 200 x 200m



Vallée canalisée

Vallée ferroviaire

Vallée cultivée

DIAGNOSTIC

SYNTHÈSE

1. LOCALISATION DU CONTRAT DE RENOVATION URBAINE	
DISCONTINUITÉS	- Un cœur vide: La plus vaste étendue du site reste inaccessible aux quartiers morphologiques environnants. Ruptures territoriales: Ce cœur vide est également percé par des infrastructures de transport. Collision morphologique: D'un point de vue morphologique, ce cœur collisionne avec le tissu compact des marges.
CENTRALITÉS	Dichotomie: Une division entre les centralités locales et les centralités régionales par rapport au périmètre d'étude représentant des dynamiques divergentes. HUBS : L'hyper-accessibilité du périmètre du CRU est d'un côté déconnecté des quartiers d'habitation qui l'entourent et de l'autre, les centralités régionales manquent de visibilité et lisibilité par rapport à ces pôles TC. L'avenir de l'espace productif: Une forte concentration des activités à vocation productive ou logistique dépourvue d'une vision d'avenir
CONNECTIVITÉ	Concurrence entre usagers: Des problèmes quant au partage de l'espace disponible sur ces pénétrantes par les différents usagers, mais aussi d'un point de vue de la qualité de l'air. Incongruence entre les plants et l'usage actuel: Une déconnexion entre les plans pour les réseaux piéton, vélo et poids lourds et la réalité d'appropriation par les usagers. Canal: Un tas de demandes spatiales en lien avec la connectivité sont concentrées sur les quais du Canal tandis qu'il existe un manque flagrant d'espace en vue de les accommoder.
2. INVENTAIRE DES OPERATIONS DE RENOVATION URBAINE ET DES PROJETS DES ACTEURS SECTORIELS ET DU PRIVÉ	
	Effet levier: Créer un effet levier au travers d'une multitude d'actions portées sur le territoire. Synergies: Renforcer ou compléter des opérations entre elles et ainsi de les mener conjointement afin de trouver de synergies et/ou de complémentarités entre les opérateurs concernés. Faire réseau: Mailler la ville constituée des quartiers aux dynamiques métropolitaines qui s'y fauillent notamment au travers des gares métro et tram.

3. CADRE DE VIE	
RUPTURE	- Une rupture physique engendrée par la ligne ferroviaire qui fabrique des franges urbaines de nature différentes (tissu ancien molenbeekois, tissu moderne, tissu industriel). - Un nombre de traversées limité. - Des espaces charnières non franchissables (triche ferroviaire gare de l'ouest, îlot industriel Birmingham, canal). - Favoriser les traversées piétonnes et cyclables de manière à rendre plus perméable des ruptures créées par le canal, par la ligne 28 et par les îlots industriels.
RESEAU VIAIRE	- A l'intérieur du périmètre, l'espace public est principalement constitué de voiries. - Trois niveaux de voiries: - Les chaussées qui traversent le site. Elles sont peu qualitatives et n'ont pas d'identité physique (elles accueillent cependant les principaux liserés commerciaux). - Des voiries importantes, structurantes. Quelques unes de ces voiries (ex: boulevard Jules Grandor, Avenue Jules Piron...) sont plantées. - Un maillage fin dans un bon état général. Quasi inexistant au Sud du périmètre (frange industrielle). - Des structures végétales, aujourd'hui discontinues, à renforcer pour favoriser un maillage des espaces publics clair et qualitatif.
ESPACES PUBLICS	- Espace ouvert (non-bâti) très important dans le périmètre du CRU mais très faiblement accessible. - En dehors du système viaire, très peu d'espaces publics dans le périmètre. - Un nombre important d'espaces publics à proximité du CRU. Dichotomie Est-Ouest Maillage Vert-jeux - Des espaces publics plutôt grands et végétalisés à l'Ouest. Plus petits et minéralisés à l'Est. - Des périphérie de parcs, de plaines de jeux et de sport à mailler - Des structures végétales discontinues Maillage places-voiries - Dichotomie Nord-Sud: Un maillage places-voiries très présent et efficace au Nord du périmètre.

4. LOGEMENTS- POPULATION- EMPLOI
DUALITÉ EST - OUEST
La ligne ferroviaire crée une véritable rupture dans le périmètre du CRU et on observe une dualité entre les quartiers situés à l'est et ceux situés à l'ouest du CRU. Une population jeune: population plus jeune à l'est qu'à l'ouest Une population cosmopolite: Forte communauté nord-africaine à l'est. A l'ouest la majeure partie de la population étrangère provient de l'union européenne. Une population précarisée: Les quartiers est accueillent une population très précarisée, victime d'un taux de chômage très élevé notamment chez les jeunes.
DUALITÉ HABITÉ - NON HABITÉ
Au sein du périmètre du CRU, on observe des quartiers d'habitation qui accueillent une forte densité d'habitation mais aussi une grande zone non-habitée, une zone d'infrastructures et de production. Cette zone n'est pas une zone non-vécu, puisqu'elle accueille des travailleurs des clients ou usagers des commerces et équipements présents...
5. PATRIMOINE
3 IDENTITÉS FORTES
UN PATRIMOINE À RÉAFFECTER
Le site est marqué par trois identités fortes: - Une identité liée aux ensembles de logements sociaux notamment aux ensembles qui longent la friche ferroviaire au nord-ouest et qui par leur dimension font office de signaux dans le quartier. - Les grandes infrastructures qui scindent l'espace du CRU (canal, ligne ferroviaire) marquent le territoire. Les traversées qui connectent, offrent un passage au delà de ces ruptures forment une identité forte à valoriser. - La troisième identité est évidemment en lien avec la forte présence industrielle et son héritage. Ces trois identités forment la particularité de ce site et il est donc important de les valoriser et de réaffecter le patrimoine qui participe à ces identités.

6. EQUIPEMENTS
EQUIPEMENTS JEUNES
Le CRU et notamment les quartiers à l'est de la ligne 28 accueillent une population jeune. Le nombre d'équipements dédiés aux jeunes est donc important, ils sont assez bien répartis sur le territoire. Malgré le nombre important d'équipements d'enseignement, la densité d'enfants dans les quartiers à l'est du CRU est telle qu'un grand nombre de places scolaires manque aujourd'hui.
DICHOTOMIE ESPACES SPORTIFS - POPULATION
- On perçoit une dualité entre l'implantation des équipements sportifs situés à l'ouest de la ligne ferroviaire et la forte densité de population jeune des quartiers est. - Il en est de même pour les parcs majeurs qui accueillent gratuitement les activités sportives. - Faciliter la traversée de la ligne ferroviaire et donc important pour rendre accessible physiquement les équipements à toute les populations.
EQUIPEMENTS CULTURELS - PATRIMOINE INDUSTRIEL
Une démarche de réaffectation d'une partie du patrimoine industriel en équipement culturel.
7. ENVIRONNEMENT SANTÉ
SITE FORTEMENT MINÉRALISÉ ET POLLUÉ
SITE MARQUÉ PAR LA PRÉSENCE DE L'EAU
- Vallée canalisée - Vallées du Maelbeek (longe la vallée cultivée) et du Broekebeek - Des fragments de ruisseaux à reconnector au canal.
MAILLAGE ÉCOLOGIQUE
- Un maillage écologique qui se déploie autour du périmètre du CRU - Ce maillage écologique permet de créer des liens entre les 3 vallées (ferroviaire, canalisée, cultivée).

MODIFICATION DU PÉRIMÈTRE

MODIFICATION DU PÉRIMÈTRE

Suite à cette analyse, nous proposons une modification du périmètre initial du CRU03.

Vers l'est, nous proposons une extension qui accrochera le CRU Gare de l'Ouest au CRU05 Roro - Poincaré. Cette extension permet d'intégrer l'ensemble des logements sociaux rue Jean-Baptiste Decock implanté sur un large espace ouvert ainsi que le site du dépôt CINOCO, récemment acquis par REVIVE.

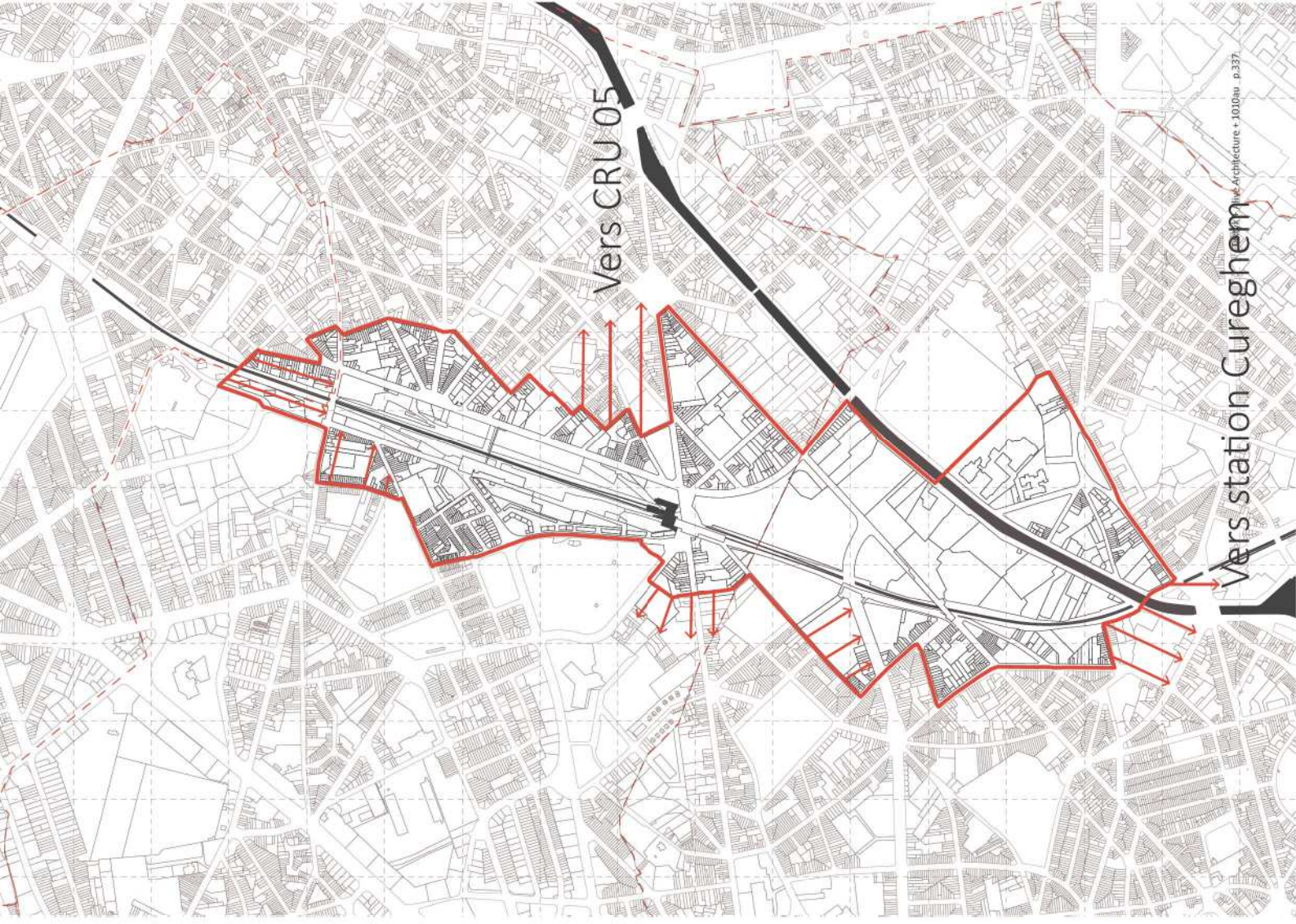
Au sud, nous proposons une extension qui permettra d'intégrer la future station Cureghem et le carrefour problématique autour de celle-ci. Également, on a décidé d'inclure le site du projet de Marina et l'espace qui jouxte le Canal sur ce coin. Ceci permet d'envisager la continuation du mallage vert sur le talus ouest, longeant la rue de Glasgow, pour inclure le potager et le passage piéton.

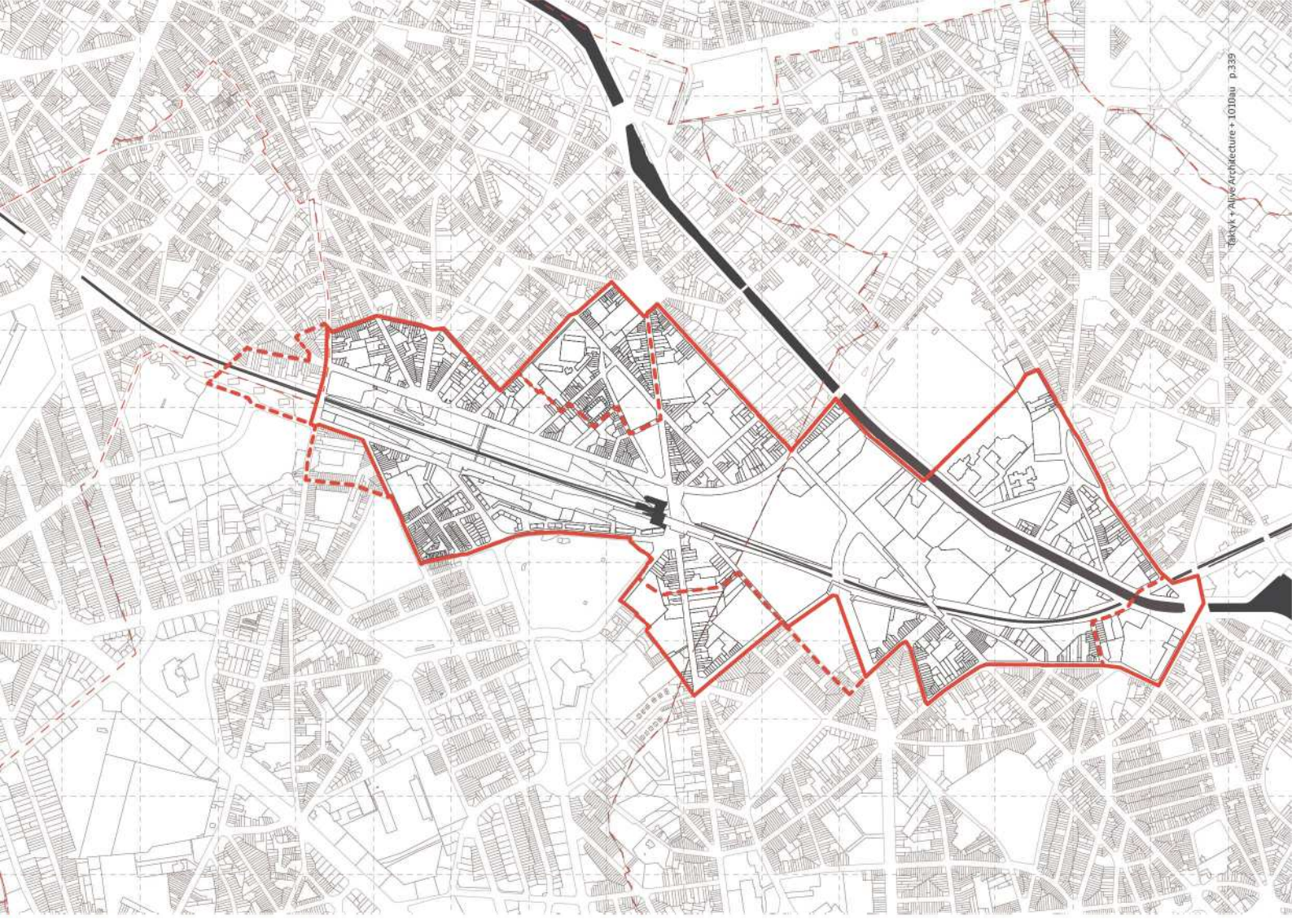
À l'ouest, la proposition d'extension permet d'intégrer la connexion piétonne existante entre la chaussée de Ninove et le parc Marie-José par les zones commerciales et de s'agrafer à la place Henri de Smet dont la reconversion en lieux de rencontre a été prise par Beliris lors du CQD Scheut.

Pour finir, nous avons décidé de réduire le périmètre aux endroits suivants :
- au nord, la Chaussée de Gand devient la nouvelle limite passant par la rue Du-

bois-Thor et rue Ossegem jusqu'à son retour sur le périmètre actuel, à cause du réaménagement récent de la Chaussée de Gand entre Karreveld et Étang Noirs par Bruxelles Mobilité, ainsi que de l'adéquation du parvis de la gare de métro Ossegem par Beliris;

- à l'ouest, nous croyons que la rénovation récente de l'hôpital Sainte Anne - Saint Rémi (CHIREC) justifie la redéfinition de la limite suivant la rue Verheyden, puis suivant l'avenue Graindor et enfin selon l'avenue Norbert Gille pour retourner sur le périmètre original.





STRATÉGIES

STRATÉGIES

1. VALORISER L'EXISTANT

2. ANCRER DES HUBS

3. FAIRE RÉSEAU

VALORISER L'EXISTANT

Plusieurs espaces ouverts ou construits qui sont des lieux stratégiques à identifier et valoriser

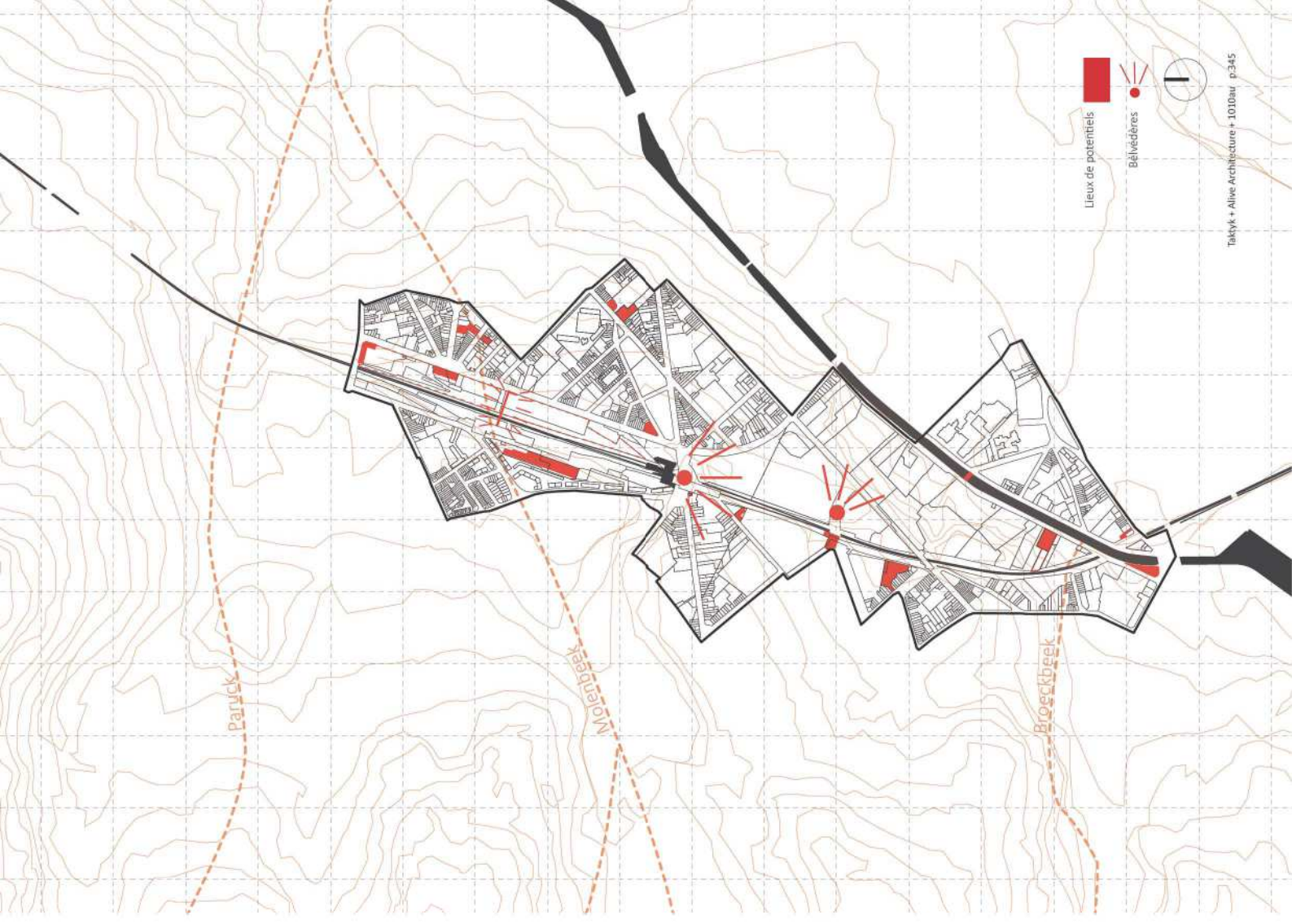
Comme nous l'avons rappelé dans l'introduction, une lecture territoriale de ce site nous a permis d'identifier les trois vallées qui traversent et identifient ce lieu, ainsi que la série de hubs qui jalonnent la zone et qui constituent de vrais lieux d'agglomération et d'interaction, et donc potentiellement d'urbanité. Ces représentations territoriales n'appartiennent probablement pas à l'imaginaire collectif, mais sont des qualités certainement à valoriser des le départ.

La façon de les valoriser peut consister à mettre en avant ces espaces publics par leur situation pour qu'ils deviennent des belvédères avec une vue plongeant sur les vallées. C'est le cas de la place de la Gare de l'Ouest qui offre une vue dégagée sur la vallée ferroviaire mais qui aujourd'hui tourne le dos à ce panorama. Un autre belvédère qui pourrait être requalifié se dégage au bout du boulevard planté Grandior. Il offre une vue dégagée sur le centre de Bruxelles, la tour du midi et le palais de justice. Ce belvédère butte aujourd'hui sur l'îlot industriel Birmingham. Enfin, la réaffectation de la passerelle Beekant permettrait de l'ouvrir au paysage de la friche ferroviaire. Cette friche ferroviaire est également identifiée comme un lieu existant qui pourrait être mise en valeur et activée, notamment depuis les rues qui l'entourent (Vandenpeereboom, Dubois-Thor et de Roovere) et à des endroits particulièrement visibles par les passages (par ex. le talus entre la rue Vandenpeereboom et la Chaussée de Gand,

le long dépôt entre la rue Dubois-Thor et le boulevard Machtiens, ou le coin de la friche jouxtant le bâtiment de la gare de l'ouest, aujourd'hui utilisé comme lieu de stockage par Bruxelles Mobilité). Cette activation permettrait aux habitants des quartiers environnants de s'approprier cet espace, tout en l'affectant avec des activités qui pourraient également attirer un public régional.

Outre ces espaces publics, des architectures ont été identifiées pour leur forte valeur patrimoniale ainsi que leur emplacement stratégique. L'ancienne brasserie Vandenneuvel ainsi que le dépôt CINOCO sont exemplaires à cet égard. Au sud du périmètre CRU, l'ancienne gare Cureghem offre également un emplacement stratégique à la jonction de la vallée ferroviaire et de la vallée canalisée. Ce lien entre les deux vallées est également créé par le site de COOP. Depuis la vallée ferroviaire, une ancienne cheminée crée un appel vers ce lieu. Ou encore le bâtiment occupe aujourd'hui par al Banque Alimentaire, sur la rue de Glasgow, qui va bientôt déménager, et dont sa position face à la vallée de la Senne et la halle de l'Abattoir lui confèrent de qualités uniques.

Au cours de nos visites, d'autres espaces ont été identifiés dont l'ancienne maison du peuple sur la Chaussée de Mons, le bâtiment industriel à cheval entre les rues van Malder et de l'indépendance, ou le jardin Quatre-Vents, récemment conclu mais malheureusement fermé au public.





















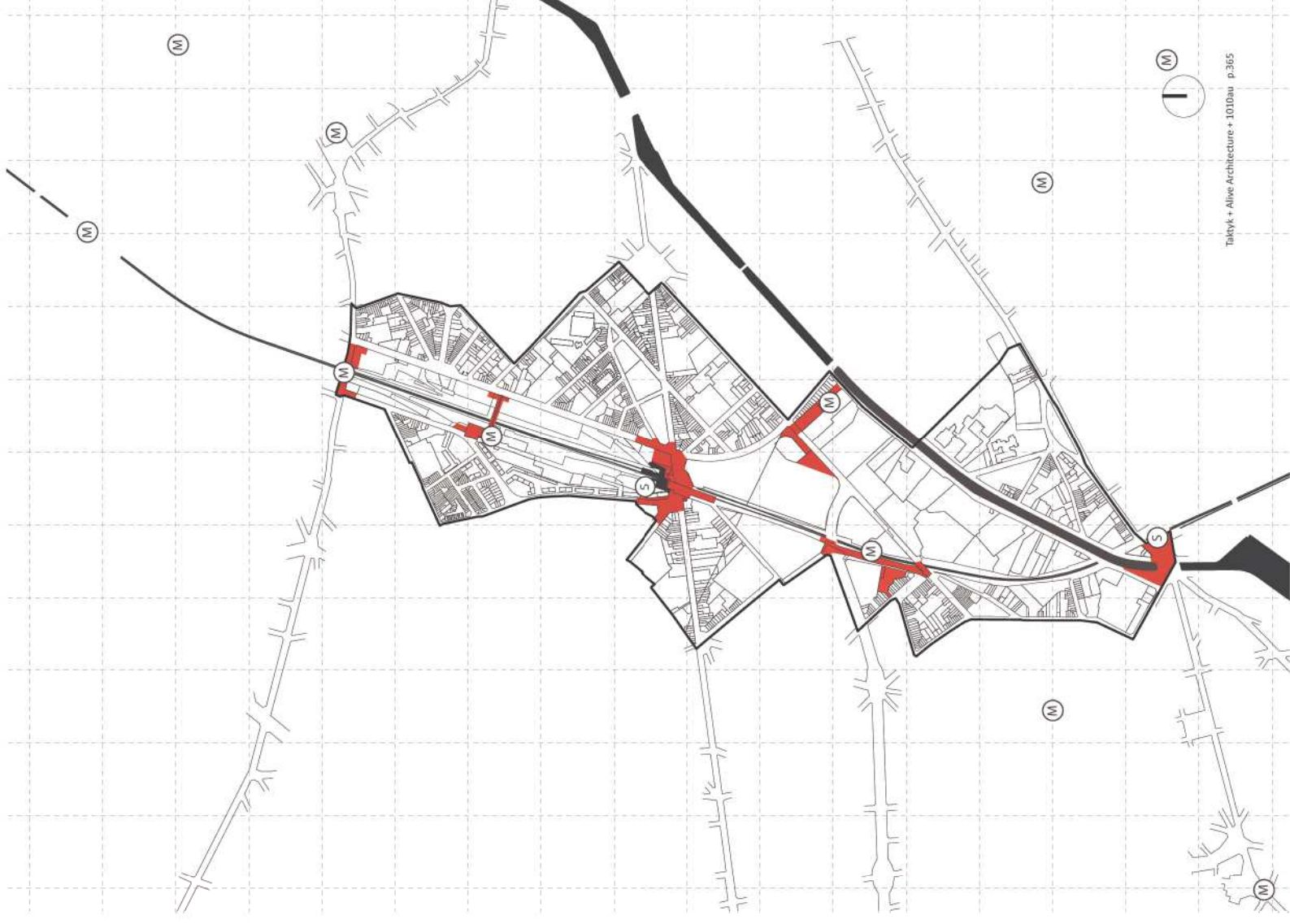
ANCREDER DES HUBS

Une série de Hubs à valoriser afin de les intégrer dans une logique territoriale.

La question de comment mailler la ville constituée des quartiers, avec ses besoins d'espaces qualitatifs et de services de proximité, aux dynamiques métropolitaines qui s'y fauillent notamment au travers des gares métro et tram ne fait étrangement pas partie des discussions courantes. Le projet de promenade cyclo-piétonne L28, par exemple, ne trouve pas inquiétant le fait de faire passer des vélos au milieu de nul le part, déconnectés des dynamiques locales. D'autre part, les projets réalisés ou en cours en proximité des gares, comme le futur campus d'Infrabel ou le FABLAB chez l'EhB, voient leur ancrage régional comme étant un facteur stratégique pour leur localisation mais ne sont pas suffisamment sensibilisés par rapport au rôle qu'ils peuvent jouer pour leurs voisins.

Nous envisageons la création d'une série d'agrafes, intégrés par des bâtiments et des espaces publics les entourant, fonctionnant en tant que pivots entre les dynamiques locales et régionales. C'est le cas de la réaffection de la passerelle Beekant, qui pourrait être ancrer au sol par d'équipements ou fonctions avec une ambition tant régionale comme locale (par ex. une crèche STIB avec une école de devoirs), des alentours de la Gare de l'Ouest (par ex. un marché ouvert et un équipement socio-culturel du côté de la brasserie et du projet ECLA, et un centre de formation STIB comme il était prévu sur le front de la gare avec un coin déchet-

terie sur la rue Vanderheyden) et ainsi avec toutes les autres gares.



FAIRE RÉSEAU

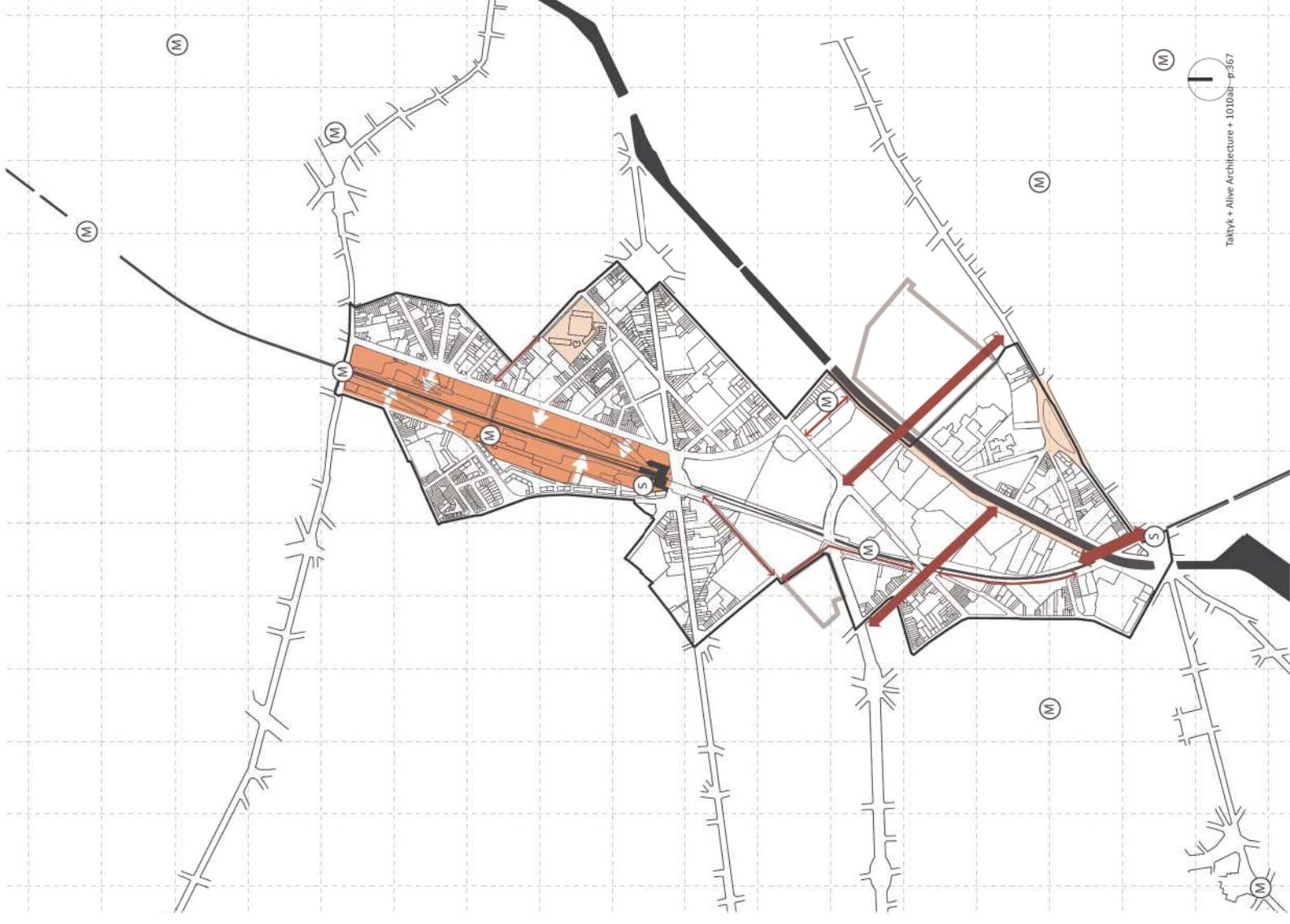
Renforcer et compléter des réseaux.
Franchir des fractures territoriales.

Sur ce territoire fragmenté par les infrastructures (canal, ligne ferroviaire...), il est important de valoriser les réseaux, de les renforcer mais aussi de créer de nouvelles connections. Ces réseaux doivent compléter des actions menées sur les hubs, les connecter.

Dans le périmètre du CRU, nous avons identifié deux vastes espaces qui doivent pouvoir être traversés et sur lesquels le franchissement doit être renforcé: l'îlot industriel Birmingham et la friche ferroviaire de la Gare de l'Ouest.

Le canal apparaît également comme une zone à franchir, les franchissements de cette infrastructure peuvent prolonger le réseau de la L28, ou encore étendre le maillage écologique révélé par le plan nature.

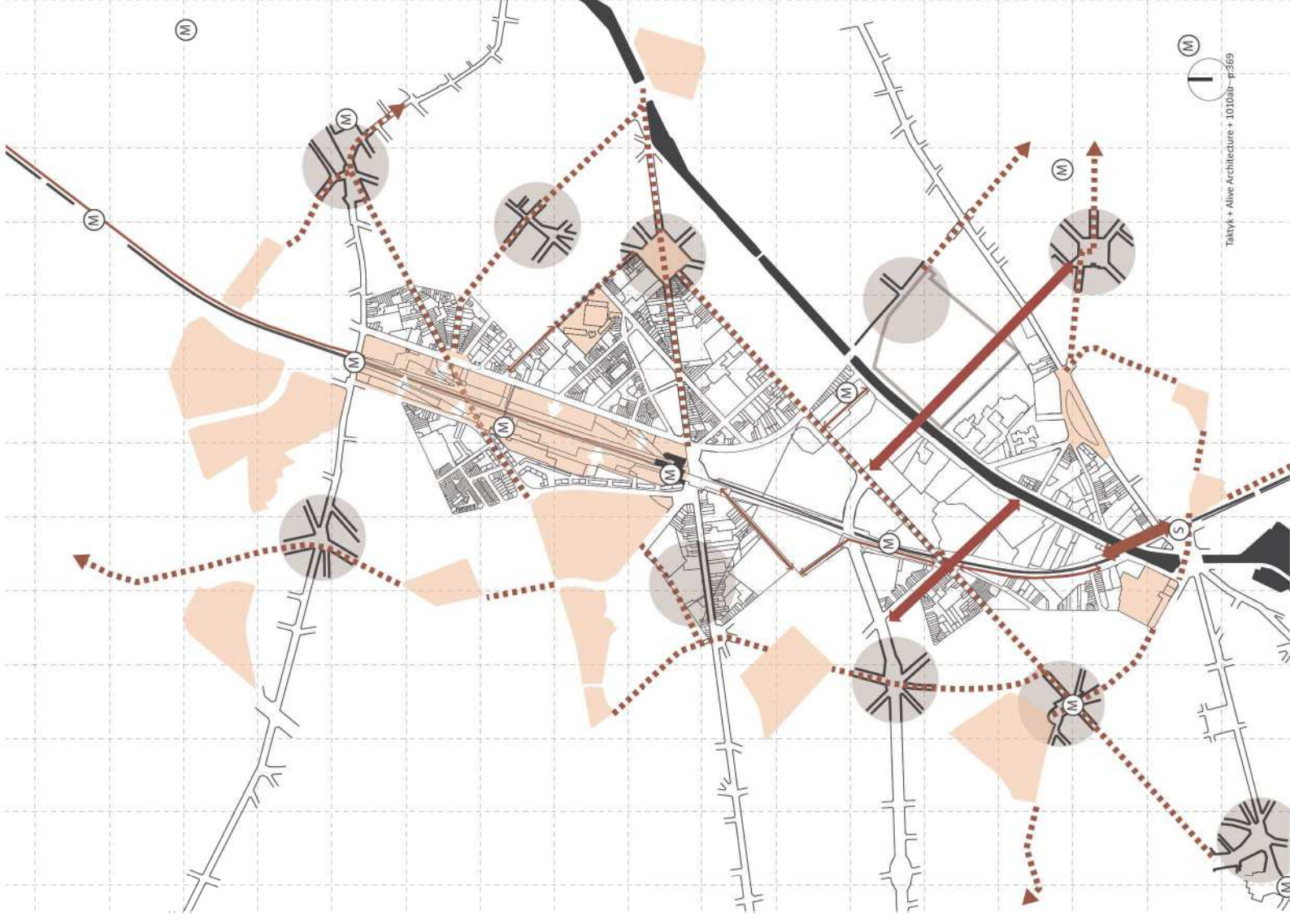
Il est également important de connecter des lieux d'affluence au réseau de transport en commun en facilitant un réseau local de mobilités actives (ex: renforcer la connexion clinique Sainte-Anne, Gare de l'Ouest.



FAIRE RÉSEAU

A proximité du périmètre, on observe une série d'espaces publics. L'épaisseur du périmètre du CRU Gare de l'Ouest permet d'accrocher le site à ce réseau d'espaces et connecter par la même des centralités locales situées à proximité du périmètre.

Le CRU n'apparaît ainsi plus comme formé de bords de ville mais apparaît comme une entité qui peut faire réseau à proximité et plus largement connecter les trois vallées: vallée cultivée, vallée ferroviaire et vallée canalisée.





CONCLUSIONS

